

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1999-2000

25 MAI 2000

Proposition de résolution relative à la sécurité routière sur le chemin de l'école

(Déposée par M. Johan Malcorps
et Mme Meryem Kaçar)

DÉVELOPPEMENTS

Le nombre d'enfants que l'on dépose et vient chercher à l'école en voiture augmente constamment, si bien que les enfants qui continuent à se rendre seuls à l'école, ont à faire face à une insécurité croissante et que plus de parents encore décident de conduire leurs enfants en voiture jusqu'aux portes des écoles pour limiter les risques au maximum. L'on se trouve donc dans un cercle vicieux.

Chacun s'accorde à dire qu'il faut inverser cette tendance. L'idéal serait que les enfants puissent se rendre à l'école en toute sécurité, que ce soit à pied ou à vélo, en bus ou en train, mais comme le trafic ne fait qu'augmenter, nous sommes encore très loin du compte. Cela doit toutefois rester le but à atteindre. En fait, les restrictions à la liberté de mouvement des enfants que l'on impose en raison de l'insécurité routière portent gravement atteinte à un de leurs droits fondamentaux. Les enfants se voient trop souvent imposer le rôle de «génération de la banquette arrière», et ce, sur le chemin non seulement de l'école, mais aussi du mouvement de jeunesse, de l'école de musique, d'une fête, d'un club sportif, etc. Par la même occasion, les parents se voient contraints de jouer le rôle de chauffeur de taxi.

Une solution intermédiaire consisterait à organiser les déplacements entre le domicile et l'école de

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1999-2000

25 MEI 2000

Voorstel van resolutie over de verkeersveiligheid op de weg van en naar de school

(Ingediend door de heer Johan Malcorps
en mevrouw Meryem Kaçar)

TOELICHTING

Steeds meer kinderen worden met de auto naar school gebracht of afgehaald. Daardoor neemt de verkeersonveiligheid toe voor de kinderen die toch nog alleen naar school komen. Het gevolg hiervan is dat nog meer ouders het zekere voor het onzekere kiezen en hun kinderen met de wagen tot aan de schoolpoort brengen. Dit is een vicieuze cirkel.

Iedereen is het er over eens dat deze trend gekeerd moet worden. De ideale situatie zou erin bestaan dat kinderen alleen op een perfect veilige manier naar school kunnen stappen of fietsen, of op eigen houtje de bus of tram kunnen nemen en aan de schoolpoort kunnen afstappen. Ten gevolge van de toenemende verkeersdrukke zijn we echter nog ver van dit doel verwijderd. Toch moet dit het einddoel zijn: in feite houdt het inperken van de bewegingsvrijheid van kinderen door de onveiligheid van het verkeer op straat, de schending in van een belangrijk kinderrecht. Kinderen moeten te veel figureren als «achterbankgeneratie» en dat niet alleen voor verplaatsingen naar school, maar ook om op de jeugdbeweging, de muziekschool, feestjes, sportclubs, ... te geraken. Tegelijk worden ouders in de rol van taxiouders gedrongen.

Een tussenoplossing bestaat erin kinderen niet met de wagen, maar met openbaar vervoer, de fiets of te

manière à ce qu'ils se fassent non plus en voiture, mais en transports publics, à vélo ou à pied, sous accompagnement. En plusieurs endroits, les parents et les enseignants ont mis sur pied, en collaboration ou non avec les communes, des projets d'accompagnement des enfants sur le chemin de l'école, soit à pied, soit à vélo. Il y a peu, l'ASBL *Langzaam Verkeer* avait lancé l'idée d'organiser, sur le chemin des écoles, des transports collectifs à vélo, en groupe et avec accompagnement. L'idée a été bien accueillie, mais il faut bien constater que, malgré toutes les bonnes intentions, l'on n'a pas dépassé le stade de l'expérimentation çà et là, pour ce qui est de sa mise en œuvre.

Il est évidemment exclu qu'on se résigne à accepter une situation d'insécurité routière aux abords des écoles ou sur le chemin de celles-ci. En fait, les systèmes de transport collectifs à vélo doivent également viser en définitive à l'assainissement des abords des écoles et des routes qui y mènent.

Les autorités peuvent stimuler et coordonner dans une large mesure les efforts déployés pour mettre au point des projets visant à améliorer la sécurité dans l'environnement scolaire, sur le chemin de l'école, et en vue d'organiser les allers et retours scolaires avec accompagnement. Plusieurs autorités peuvent apporter une contribution à cet égard: les autorités locales (les communes) comme les autorités régionales (infrastructure), les communautés (les écoles) et l'autorité fédérale (réglementation de la circulation).

En pratique, plusieurs initiatives ont déjà été lancées, mais, sur le terrain, les efforts sont fort dispersés. En effet, la matière en question relève partiellement de la compétence des régions et des communautés et partiellement de la compétence fédérale.

La question des compétences qui a déjà été posée à l'occasion du débat sur les plans de transport d'entreprise peut être posée également en ce qui concerne l'exécution concrète des plans de transport scolaire.

D'où la proposition d'élaborer un projet coordonné. Au lieu de se perdre dans des débats sur les compétences, les divers niveaux de pouvoir feraient mieux de réunir leurs forces dans l'intérêt de la sécurité des enfants.

Il y a donc urgence à améliorer la sécurité sur le chemin de l'école. En 1994, la Région wallonne a déjà pris une initiative en vue de soutenir financièrement les projets d'infrastructure communaux visant à améliorer la sécurité routière aux abords des écoles et sur le chemin de l'école. Pour ce qui est de l'encadrement technique de cette initiative, le ministère de la Région wallonne a collaboré avec la cellule infrastructure de l'Institut belge pour la sécurité routière.

voet, maar onder begeleiding, naar school te brengen of van school op te halen. Op heel wat plaatsen hebben ouders en leerkrachten, al dan niet in samenwerking met de gemeenten, projecten opgezet voor de begeleiding van kinderen op weg naar en van school, te voet of met de fiets. Het idee van «fietspoolen» werd enige tijd terug gelanceerd door de VZW *Langzaam Verkeer*. Fietspoolen is het in groep en onder begeleiding naar en van school fietsen. Dit idee kreeg veel bijval, maar men moet vaststellen dat het ondanks alle goede bedoelingen bij enkele experimenten blijft.

Uiteraard kan het niet de bedoeling zijn dat men zich gaat neerleggen bij de verkeersonveilige situatie rond een school of op de routes op weg naar die school. In feite moeten ook vormen van «school» of «fietspoolen» altijd als einddoel vooropstellen dat de schoolomgeving en de schoolroutes zelf worden aangepakt en gesaneerd.

De overheid kan een belangrijke stimulerende én regulerende rol spelen in de opzet van projecten rond een veilige schoolomgeving, veilige schoolroutes en begeleid woon-schoolverkeer. Verschillende overheden kunnen bijdragen: de lokale overheden (de gemeenten), maar ook de gewestoverheid (infrastructure), de gemeenschap (de scholen) én de federale overheid (verkeersreglementering).

In de praktijk zijn er reeds verschillende initiatieven gelanceerd, maar de versnippering op het terrein is groot. Het betreft hier immers een materie die gedeeltelijk tot de gemeentelijke, gedeeltelijk tot de gewestelijke, gemeenschaps- en gedeeltelijk tot de federale bevoegdheden behoort.

De bevoegdheidsdiscussie die zich reeds voordeed naar aanleiding van het debat over de bedrijfsvervoersplannen, is even zeer aan de orde bij de concrete uitvoering van schoolvervoerplannen.

Vandaar het voorstel om een gecoördineerd project uit te werken. In plaats van zich te verliezen in bevoegdheidsdebatten, kunnen alle niveaus veel beter de krachten bundelen in het belang van de veiligheid van de kinderen.

Het is dus dringend tijd dat werk gemaakt wordt van veilige schoolroutes. Het Waals Gewest nam reeds in 1994 het initiatief om gemeentelijke infrastructureprojecten die een verbetering van de verkeersveiligheid beogen in de schoolomgevingen of op schoolroutes financieel te ondersteunen. Voor de technische ondersteuning van dit initiatief werkte het ministerie van het Waalse Gewest samen met de cel infrastructure van het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid.

En Région flamande, les communes peuvent, dans le cadre d'accords de mobilité (*mobilité-convenanten*), obtenir (par le biais du module 10), une aide en vue de la réalisation de projets relatifs aux abords d'écoles situées à proximité immédiate de routes régionales ou le long de telles routes et visant à améliorer la sécurité routière à l'intention des écoliers et à promouvoir, sur les itinéraires scolaires, l'utilisation d'autres moyens de locomotion que l'automobile. Il faut toutefois que l'école en question élabore elle aussi un plan de transport scolaire s'intéressant à l'aménagement des accès des écoles, au ramassage des élèves et à leur transport de l'école à leur domicile, à l'aménagement d'un nombre suffisant d'abris pour vélos, à celui de haltes pour les bus scolaires, à l'accompagnement des élèves vers ces haltes, à l'organisation d'une surveillance par un personnel habilité à l'exercer, à l'octroi de facilités de parcage de longue durée aux enseignants et à l'organisation d'un système de covoiturage et d'un système de transport scolaire (*school pooling*) et/ou d'un pool «vélos».

Les initiatives régionales sont axées principalement sur les interventions en matière d'infrastructure. Les initiatives plus vastes que les écoles doivent développer dans le cadre d'un plan de transport scolaire ne sont soutenues que de manière très indirecte. Or, il serait utile de prévoir également une aide structurelle en faveur des communes et/ou des écoles ou des associations de parents qui souhaitent développer, en collaboration avec la région, des initiatives en vue de la création de pools «vélos» ou de systèmes de transport scolaire, ou du développement d'autres systèmes d'accompagnement sur le chemin entre le domicile et l'école. Comme les entreprises, les écoles devraient examiner l'ensemble du problème de la mobilité et jouer, dans la mesure du possible, un rôle-pilote dans la recherche d'une solution à celui-ci. Quant à savoir s'il faut rendre obligatoires les plans de transport scolaire, comme l'a proposé le député Jos Ansoms, c'est une autre affaire. Il paraît préférable, pour éviter un excès de bureaucratie, d'intervenir principalement, du moins dans un premier temps, en prenant des mesures d'encouragement. L'on est toutefois en droit d'attendre des écoles et des communautés scolaires qu'elles établissent assez rapidement (dans un délai de cinq ans, par exemple) un plan de transport cohérent. Il serait préférable d'introduire progressivement une obligation en ce sens, au niveau fédéral. Les mesures d'encouragement devraient plutôt être prises, quant à elles, au niveau des communautés.

Le département de l'Éducation pourrait introduire une fonction à temps partiel de «coordinateur mobilité» dans les écoles et prévoir un nombre d'heures variable en fonction de la taille des écoles, pour l'exercice de celle-ci. Les élèves, les parents, les enseignants et l'autorité scolaire pourraient alors chercher et mettre au point ensemble des solutions au niveau de

In het Vlaamse Gewest kunnen gemeenten in het kader van mobiliteitsconvenanten (via de module 10) steun krijgen voor projecten rond «schoolomgevingen langs of in de onmiddellijke omgeving van gewestwegen met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd en de bevordering van alternatieve verplaatsingswijzen voor de auto, in het kader van het woon-schoolverkeer». Voorwaarde daarbij is dat ook de school een schoolvervoerplan opstelt, waarin aandacht besteed wordt aan «het organiseren van de toegangen tot de school, het op- en afhalen van scholieren, het voorzien van voldoende fietsstallingen, de haltes van de schoolbus en het begeleiden van scholieren naar de haltes, de inzet van gemachtigde opzichters, het langparkeren van leerkrachten en het organiseren van een carpool, schoolpool en/of fietspool».

De gewestelijke initiatieven zijn vooral toegespitst op infrastructurele ingrepen. De ruimere initiatieven die van scholen verwacht worden in het kader van een schoolvervoerplan, worden slechts zeer onrechtstreeks ondersteund. Het zou echter nuttig zijn om ook structurele steun te voorzien voor gemeenten en/of scholen of ouderverenigingen die samen met het gewest werk willen maken van «fiets- of schoolpooling» of andere begeleidingsopdrachten in het kader van het woon-schoolverkeer. Scholen moeten er inderdaad net als bedrijven toe komen, de hele mobiliteitsproblematiek onder de loupe te nemen en in de mate van het mogelijke sturend te gaan optreden. Of schoolvervoerplannen verplicht moeten worden gesteld, zoals kamerlid Jos Ansoms voorstelde, is een andere vraag. Om overdadige bureaucratie te vermijden, lijkt het beter om zeker in de aanvangsfase vooral stimulerend op te treden, maar binnen afzienbare termijn (bijvoorbeeld binnen de vijf jaar) mag wel verwacht worden dat alle scholen of scholengemeenschappen een volwaardig vervoerplan opstellen. De gefaseerde invoering van een dergelijke verplichting kan best op federaal niveau gebeuren. De stimuli daarentegen horen eerder thuis op het niveau van de gemeenschappen.

Vanuit het departement onderwijs zouden uren ter beschikking kunnen worden gesteld voor een deeltijdse functie van «mobiliteitscoördinator», afhankelijk van de grootte van de school. Op een dergelijke wijze zouden op schoolniveau leerlingen, ouders, leerkrachten en overheid samen oplossingen kunnen uitwerken. Dezelfde mensen of andere kunnen en

chaque école. Il faudrait toutefois que les titulaires de cette fonction ou d'autres personnes puissent opérer «sur le terrain» ou aient aussi pour mission d'opérer «sur le terrain» aux fins d'accompagner les enfants sur le chemin de l'école, et ce en attendant que l'on ait trouvé des solutions sans doute plus fondamentales permettant aux enfants de se rendre à l'école en toute sécurité et sans accompagnement.

Il ne sera toutefois pas facile de dégager les moyens supplémentaires requis dans les budgets de l'Éducation des communautés qui sont déjà très sollicités. Prévoir un incitant financier à l'établissement de plans de transport scolaire serait déjà suffisant.

Le niveau fédéral pourrait pallier le manque de moyens. La législation relative aux premiers emplois (cf. chapitre VIII/la convention de premier emploi, de la loi du 24 décembre 1999 en vue de la promotion de l'emploi) offre des possibilités en la matière. Dans le cadre de ce projet, les communes pourraient engager du personnel en application d'une convention de premier emploi, en vue d'établir un plan de mobilité pour plusieurs écoles et d'accompagner concrètement la mise en œuvre de celui-ci. L'aspect de la formation pourra en tout cas être assuré dans la mesure où les accompagnateurs auront bénéficié au préalable d'une formation de surveillant habilité, qui comprendra une introduction concernant le code de la route, le sens des responsabilités, responsabilité en matière d'accidents du travail, dans le cadre de l'assurance scolaire, etc.

L'autorité fédérale pourrait également soutenir les projets visant à assurer des déplacements sûrs à vélo sur le chemin de l'école en adaptant la réglementation. Nous songeons concrètement à cet égard à des dispositions accordant à qui s'engage sur un passage pour vélos, une priorité semblable à celle dont bénéficient les personnes qui s'engagent sur un passage pour piétons. Les quelques panneaux de signalisation qui indiquent déjà la présence de passages pour vélos acquerraient ainsi une valeur plus que symbolique.

L'on pourrait aussi étendre la compétence des surveillants habilités à l'ensemble du trajet entre le domicile et l'école, de manière que les vélos aient toujours la priorité.

L'on peut assurer la sécurité aux abords mêmes des écoles en y instaurant une zone dans laquelle la vitesse maximale autorisée serait de 30 km/h («zone 30») [cf. proposition de loi tendant à assurer la sécurité routière aux abords des écoles (doc. Sénat, n° 2-261/1 — 1999/2000)] ou, mieux encore, en prévoyant, autour des écoles, des zones «voitures interdites», en tout cas, aux heures scolaires de pointe. Le but devrait être d'éviter autant que possible toute circulation automobile devant les portes des écoles le matin et le soir et il faudrait veiller à ce que les parents qui conduisent malgré tout leurs enfants à l'école en

moeten echter ook ingezet worden «te velde» om kinderen op weg naar en van de school te begeleiden, dit in afwachting tot er wellicht meer fundamentele oplossingen worden uitgewerkt, zodat kinderen veilig alleen naar school kunnen.

Het is echter niet evident om op de reeds druk belaagde gemeenschapsbegrotingen voor onderwijs deze extra middelen vrij te maken. Het voorzien in een financiële stimulans voor de opmaak van schoolvervoerplannen, zou al een voldoende financiële opgave zijn.

Hier zou het federale niveau echter kunnen bijspringen. De wetgeving op de startbanen (hoofdstuk VIII/de startbaanovereenkomst van de wet van 24 december 1999 ter bevordering van de werkgelegenheid) biedt terzake mogelijkheden. In het kader van dit project zouden startbaners kunnen ingezet worden door gemeenten om voor meerdere scholen een mobiliteitsplan uit te werken en dit ook in de praktijk te begeleiden. Het aspect opleiding kan in elk geval verzekerd worden doordat de begeleiders vooraf een opleiding krijgen tot gemachtigde opzichters, met introductie in verkeersreglementering, verantwoordelijkheidszin, aansprakelijkheid (arbeidsongeval, schoolverzekering, ...).

Veilig naar school fietsen kan federaal eveneens ondersteund worden door een aangepaste reglementering. Concreet denken we aan een voorrangregeling voor fietsoversteekplaatsen, vergelijkbaar met deze voor zebrapaden, zodat de enkele verkeersborden die nu al oversteekplaatsen voor fietsers aanduiden meer dan enkel een symbolische waarde krijgen.

De bevoegdheid van gemachtigde opzichters kan uitgebreid worden tot het hele traject van en naar school zodat fietsrijen in het verkeer steeds voorrang krijgen.

De veiligheid van de schoolomgeving zelf kan dan verzekerd worden door de invoering van een zone 30-regeling in schoolomgevingen [cf. wetsvoorstel tot bevordering van de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen (Stuk Senaat, nr. 2-261/1 — 1999/2000)] of, beter nog, door te voorzien in autovrije zones rond scholen, zeker op de schoolspitsuren. De idee zou moeten zijn dat autoverkeer vlak voor de schoolpoort 's morgens en 's avonds zoveel mogelijk geweerd wordt en dat ouders die hun kinderen toch met de wagen naar school brengen, hun kinderen kwijt kunnen op «kiss and go»-zones buiten de onmiddellijk

voiture déposent ceux-ci dans les zones de stationnement de courte durée situées assez loin des abords directs des écoles. Si on parvenait à transformer les abords des écoles en des zones à faible circulation ou des zones exclusivement piétonnières, la chose ne devrait pas poser problème.

Enfin, l'on peut envisager la possibilité de conclure, avec la SNCB ou avec les sociétés de transports régionales, et ce, en exécution d'un plan de transport scolaire, des conventions supplémentaires bénéficiant d'un encadrement financier fédéral et régional. Cela devrait pouvoir être des conventions relatives à une adaptation du service offert sur des lignes existantes ou des conventions relatives à l'organisation de navettes supplémentaires ou de navettes nouvelles.

*
* *

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Le Sénat,

A. considérant que la sécurité routière des enfants sur le chemin de l'école doit être une priorité politique importante;

B. considérant qu'il y a lieu, à tous les niveaux de pouvoir, de donner toutes les impulsions nécessaires pour l'assurer;

C. considérant qu'il est urgent de coordonner les efforts en ce sens pour pouvoir mettre le plus possible en conformité les unes avec les autres les initiatives éventuelles des divers niveaux de pouvoir,

invite le gouvernement :

1. à élaborer, en concertation avec les régions et les communautés, d'une part, et les administrations locales, les écoles et les associations de parents, d'autre part, des projets de coopération en vue de renforcer la sécurité routière aux abords des écoles et sur le chemin de l'école, étant entendu que :

1.1. le ministre fédéral de la Mobilité et des Transports est responsable, d'une part, de l'adaptation du code de la route en vue d'assurer au mieux la sécurité aux abords des écoles et sur le chemin de l'école, et ce en concertation étroite avec les écoles et, d'autre part, de l'introduction par étapes de l'obligation pour

lijke schoolomgeving. Indien de zone rond de school dan inderdaad echt autoluw of zelfs autovrij gemaakt is, hoeft dit geen probleem te zijn.

Ten slotte is er de mogelijkheid om extra overeenkomsten te sluiten met de NMBS of met regionale vervoersmaatschappijen in uitvoering van een schoolvervoersplan. Dit kan federaal en regionaal financieel omkaderd worden. Dit zou dan zowel mogelijk moeten zijn voor afspraken i.v.m. een meer aangepaste bediening door bestaande lijnen als voor het inleggen van extra of nieuwe pendeldiensten.

Johan MALCORPS.
Meryem KAÇAR.

*
* *

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

A. Overwegende dat de verkeersveiligheid van kinderen op de weg naar of van school een belangrijke beleidsprioriteit hoort te zijn;

B. Overwegende dat daartoe op alle beleidsniveaus de nodige impulsen moeten gegeven worden;

C. Overwegende dat er dringend nood is aan een gecoördineerde aanpak om tot een maximale overeenstemming te komen van de mogelijke initiatieven op alle beleidsniveaus,

verzoekt de regering :

1. om in overleg met de gewesten en gemeenschappen enerzijds en de lokale besturen, scholen en ouderverenigingen anderzijds, samenwerkingsprojecten op te zetten ter verhoging van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen en op schoolroutes, waarbij

1.1. de federale minister van Mobiliteit en Vervoer verantwoordelijk is voor de aanpassing van de verkeersreglementering met het oog op een maximale beveiliging van schoolomgevingen en schoolroutes, dit in nauw overleg met de scholen én voor de gefaseerde invoering van de verplichting voor alle scho-

toutes les communautés scolaires d'élaborer et d'appliquer des plans de transport scolaire;

1.2. le ministre fédéral de l'Emploi encourage les communes à mettre en œuvre des conventions de premier emploi pour soutenir l'élaboration et/ou l'application de plans de transport scolaire;

1.3. le ministre fédéral de la Mobilité et des Transports et les ministres régionaux assurent l'encadrement financier des conventions relatives à des services supplémentaires qui sont conclues entre, d'une part, les écoles ou communautés scolaires et, d'autre part, les TEC et De Lijn ou la SNCB;

1.4. les ministres communautaires ayant la mobilité et la tutelle des communes dans leurs attributions accordent une aide financière en vue de soutenir les interventions nécessaires, en matière d'infrastructure, aux abords des écoles et sur les chemins de l'école (*cf.* Le module 10 de la convention de mobilité), en concertation avec les écoles et les associations de parents;

1.5. les ministres communautaires ayant l'enseignement dans leurs attributions accordent des incitations financières pour les écoles qui élaborent un plan de transport scolaire en concertation avec les élèves, les enseignants et les parents.

lengemeenschappen om schoolvervoerplannen op te maken en uit te voeren;

1.2. de federale minister van Werkgelegenheid de toepassing stimuleert van startbaanovereenkomsten door gemeenten ter ondersteuning van de opmaak en/of uitvoering van schoolvervoerplannen;

1.3. de federale minister van Mobiliteit en Vervoer en de gewestministers instaan voor de financiële omkadering van overeenkomsten inzake extra dienstverlening tussen scholen of scholengemeenschappen enerzijds en De Lijn of de NMBS anderzijds;

1.4. de gewestministers bevoegd voor Mobiliteit en toezicht op de gemeenten instaan voor een financiële ondersteuning van de noodzakelijke infrastructurele ingrepen in schoolomgevingen en op schoolroutes (*cf.* de module 10 van de mobiliteitsconvenant) in overleg met scholen en ouderverenigingen;

1.5. de gemeenschapsministers voor Onderwijs instaan voor financiële stimuli voor scholen die een schoolvervoerplan opmaken in overleg met scholieren, leerkrachten en ouders;

Johan MALCORPS.
Meryem KAÇAR.