

## Kinderen in het verkeer

Kinderen verplaatsen zich vandaag veel te weinig zelfstandig. Daar wil het Vlaamse Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan wat aan doen. Elke beleidsmaker kan helpen om straten en pleinen opnieuw veiliger te maken zodat kinderen zich zonder begeleiding kunnen verplaatsen naar school of hobby.



TEKENING VAN RANU ROBBEREN, 10 JAAR

## 'De mening van kinderen en jongeren telt écht'

Dit najaar stelt de Vlaamse Regering haar nieuwe jeugd- en kinder-rechtenbeleidsplan voor. Mobiliteit is één van de zeven onderdelen. "Het is belangrijk dat kinderen en jongeren zich tegen 2019 zo veel mogelijk autonoom, duurzaam en veilig kunnen verplaatsen", zegt kinder-rechtencommissaris Bruno Vanobbergen.

### Waarom een kinder- en jeugdbeleidsplan?

"Als kinder-rechtencommissaris vind ik het enorm belangrijk dat kinderen en jongeren in de verschillende beleidsdomeinen aandacht krijgen, zodat ze een rode draad vormen in het Vlaamse beleid. Het kinder- en jeugdbeleidsplan – dat door onze regering bij het begin van elke legislatuur in overleg met de kabinetten en allerlei raden wordt opgesteld – moet garant staan voor die rode draad. 'Mobiliteit' kreeg voor het eerst een prominente plaats in het beleidsplan. Dat is een goede zaak, want er vallen helaas nog steeds te veel jonge verkeersslachtoffers."

### Welke doelstellingen worden gesteld op vlak van mobiliteit?

"De hoofddoelstelling is dat kinderen en jongeren zich in de toekomst meer zelfstandig moeten kunnen verplaatsen. Dat kunnen we realiseren door bijvoorbeeld een laagdrempelig openbaar vervoer te organiseren en goede verbindingssweefsels zoals veilige fietsroutes of trage wegen te voorzien. De helft van de jongeren woont op 500 m van de schoolpoort, toch komen nog veel te weinig jongeren vanaf de leeftijd van 7 à 8 jaar alleen naar school. Dat is een gemiste kans. Ook voor de verplaatsing naar hobby's hebben te veel kinderen nog begeleiding nodig van een volwassene. Er moet dus ingezet worden op het mogelijk maken van meer autonome, duurzame en veilige verplaatsingen. Een andere belangrijke

doelstelling is meer participatie van kinderen en jongeren in mobiliteitsprojecten. Ook zij zijn volwaardige burgers, ze vertegenwoordigen gemiddeld 20 % van de bevolking. Ze verdienen het dan ook om van in het begin betrokken te worden bij veranderingsprocessen in hun stad of gemeente. Het is trouwens een interessante oefening om het perspectief van kinderen te koppelen aan dat van volwassenen. Vandaag wordt nog vaak de fout gemaakt om het participatietraject van kinderen af te scheiden van het 'normale' participatietraject. Maar het is juist de mix van verschillende perspectieven die de input interessant maakt. En vergeet niet: hoe kindvriendelijker een gemeente is, hoe leefbaarder ze voor iedereen wordt. Een kindvriendelijke stad is verkeersveilig en biedt ruimte voor groen en recreatie, en dat is voor elke inwoner en bezoeker een goede zaak."

### Heeft u tips voor gemeenten die kinderen en jongeren willen laten participeren?

"Het is belangrijk om kinderen en jongeren correct te informeren. Is er bijvoorbeeld een beperking van het budget, geef dat dan mee. Geef eventueel vooraf aan welke pistes wel of niet mogelijk zijn. Zo toon je dat

je de kinderen en jongeren serieus neemt, en vermijd je frustraties achteraf. Daarnaast is het ook een meerwaarde om de hele waaier aan leeftijden te betrekken. Vaak vallen kinderen jonger dan 10 jaar uit de boot. Participeren met jonge kinderen vraagt inderdaad een speciale aanpak en is meestal tijdsintensief, maar als je creatief te werk gaat, kan je interessante standpunten verzamelen. Interessant in dit verband is de perceptiestudie die Kind & Samenleving uitvoerde samen met HoGent en Mediaraven in het kader van de stadsmonitor. De bedoeling was om uit te zoeken hoe kinderen denken en spreken over de stad. Op basis daarvan is de vragenlijst van de stadsmonitor vertaald naar kinderen en jongeren. Hier kan je als lokale overheid concrete inspiratie uit putten voor een creatieve benadering van het participatieproces. Tot slot is het belangrijk om ook binnen de groep van kinderen en jongeren extra aandacht te besteden aan de meer kwetsbare groepen. Jammer genoeg leven nog steeds bijna 15% van de kinderen en jongeren in Vlaanderen in armoede."

Meer info over de stadmonitor op [www.stadsmonitor.be](http://www.stadsmonitor.be) en [www.thuisindestad.be](http://www.thuisindestad.be)

Het kinder- en jeugdbeleidsplan kunt u downloaden op [www.sociaalcultureel.be/jeugd](http://www.sociaalcultureel.be/jeugd)



KINDERRECHTENCOMMISSARIAAT

**"Nog veel te weinig kinderen gaan zelfstandig naar school of hun hobby, hoewel ze dichtbij wonen. Dat is een gemiste kans."**

Bruno Vanobbergen,  
kinderrechtencommissaris.

# Hoe verplaatsen kinderen en jongeren zich?



JERRY DE BRIE

Het onderzoek verplaatsingsgedrag van 2012-2013 bevestigt dat kinderen (6 tot 12 jaar) en jongeren (13 tot 17 jaar) zich in Vlaanderen hoofdzakelijk als autopassagier verplaatsen.

Onderwijs volgen en ontspanning vormen de belangrijkste verplaatsingsmotieven voor zowel kinderen als jongeren. Voor sommige verplaatsingen werd in feite het motief voor de vergezellende volwassene ingevuld (bijv. winkelen). Tweede hoofdvervoerswijze voor deze

beide leeftijdscategorieën is fietsen. 15% van de kinderen en 12% van de jongeren gaan ook vaak te voet. Jongeren nemen ongeveer even vaak de bus als dat ze te voet gaan. Er werd niet onderzocht of de verplaatsingen al dan niet autonoom gebeuren.

Verplaatsingen volgens motief	algemeen	Leeftijd 6 tot 12 jaar	Leeftijd 13 tot 17 jaar
zakelijk	4,75	0	0
werken	16,12	0,53	0
winkelen, boodschappen	22,14	11,88	14,57
iemand bezoekje brengen	11,86	12,63	7,59
onderwijs volgen	6,47	33,63	37,42
wandelen, rondrijden, joggen	4,00	4,64	2,75
iets/iemand wegbrengen/afhalen	13,11	0,89	2,78
ontspanning, sport, cultuur	13,19	27,59	27,86
diensten (bv. huisarts, bank, ...)	4,23	2,16	1,43
iets anders	3,27	5,42	4,56
geen antwoord	0,84	0,64	1,04

Verplaatsingen volgens hoofdvervoerswijze	algemeen	Leeftijd 6 tot 12 jaar	Leeftijd 13 tot 17 jaar
te voet	10,83	15,23	12,40
als fietser	12,76	21,74	23,27
als brom/snorfietser	0,58	0	0,73
als motorrijder/passagier	0,50	0	0,32
als autobestuurder	51,81	-	-
als autopassagier	16,88	56,29	45,34
met de lijnbus	2,61	2,57	12,36
met de tram od (pré)metro	0,87	0	0,76
per trein	1,74	0	2,74
met de autocar	0,47	2,73	1,77
op een andere wijze	0,81	0,32	0
geen antwoord	0,15	0	0,32

## Veiliger verkeer met het SAVE-charter

Het project SAVE-charter Steden & Gemeenten van de vzw 'Ouders van Verongelukte Kinderen' (OVK) bestaat al sinds 2011. Het charter is een concreet hulpmiddel voor lokale besturen om het verkeer veiliger te maken, zodat er minder (jonge) verkeersslachtoffers vallen.

Met het SAVE-charter spoort OVK lokale besturen blijvend aan om een beter en veiliger mobiliteitsbeleid te voeren, vooral op plaatsen waar kinderen en jongeren vaak aan het verkeer deelnemen. Het is de bedoeling dat een verkeersveiligheidscultuur ontstaat die er niet alleen voor zorgt dat de verkeersveiligheid verhoogt, maar ook de verkeersleefbaarheid. SAVE staat voor Samen Actief voor Veilig Verkeer. Gemeenten die het charter ondertekenen, engageren zich om concrete acties te ondernemen op vlak van verkeersveiligheid.

### Actiemogelijkheden

Ondertussen gingen al 50 Vlaamse steden en gemeenten dit engagement aan. Het SAVE-charter omvat 7 doelstellingen, waaronder 'de afstemming van het mobiliteitsbeleid voor kinderen en jongeren'. Binnen deze doelstelling zijn veel verschillende acties mogelijk, zoals:

- Opmaak van een (digitale) schoolroutekaart.
- Analyse van de schoolomgeving en omgevingen waar kinderen en jongeren vaak komen, om na te gaan welke ingrepen de veiligheid kunnen verbeteren.
- Structureel overleg organiseren tussen de verschillende scholen met mobiliteit als thema.
- Jongeren betrekken bij het mobiliteitsbeleid, bijvoorbeeld via een jeugdparlement.
- Gemachtigde opzichters inzetten aan de school, maar bvb. ook bij evenementen.
- Infrastructuur aan de scholen en andere locaties waar vaak kinderen en jongeren vertoeven veiliger maken, bijvoorbeeld door extra verlichting aan de oversteekplaatsen.
- Speelstraten organiseren.
- Schoolomgeving autoluw maken.
- Opmaak van een speelweefselplan.
- Publieke ruimte toetsen op kindvriendelijkheid.
- ...

### Begeleiding

Gedurende het hele proces wordt de gemeente begeleid en ondersteund door OVK. Gemeenten die het SAVE-charter ondertekenen, maken samen met de SAVE-coördinator een SAVE-actieplan op voor 1 actiejaar. Nadien worden de acties geëvalueerd. Bij een gunstige evaluatie krijgt de gemeente het SAVE-label uitgereikt. De gemeente kan zich daarna opnieuw inschrijven voor een volgend actiejaar. Deelname kost de gemeente 1 eurocent per inwoner per actiejaar.



 Wenst u meer info over het SAVE-charter Steden & Gemeenten? Kijk op <http://save.ovk.be> of neem rechtstreeks contact op met Hannah Gevers van OVK op 02-421.65.80 of [hannah.gevers@ovk.be](mailto:hannah.gevers@ovk.be)

# Kinderen ontwerpen mee in Binkom

Met een nieuwe basisschool en chirolokaal in een verkeersveilige, aangename omgeving komt Binkom tegemoet aan de wensen van kinderen, ouders, burens en chiroleden.



■ Tijdens het participatietraject ontwierpen leerlingen van de basisschool in groepjes hun droomplein met schaar, lijm en papier.

Bij de bouw van de nieuwe basisschool De Stip en aansluitend het nieuwe chirolokaal in Binkom (Lubbeek) is ook de aangrenzende straat en het plein in de onmiddellijke nabijheid mee aangepakt. Vóór de start van het project werd input gevraagd aan verschillende belangengroepen: leerlingen van de basisschool, burens, ouders, leerkrachten en chiroleden. Gilbert Muls, schepen van Onderwijs in Binkom: "De bouw van een nieuwe school en een nieuw chirolokaal gaf ons de gelegenheid om ook met een frisse blik naar de omgeving te kijken en het geheel zo aangenaam en verkeersveilig mogelijk in te richten."

"Tussen de parking in de buurt van de school en de schoolpoort lag een braakliggend terrein. Dat wilden we graag inrichten als wachtplein voor ouders en kinderen. De weg tussen de parking en de school is nu ook volledig auto-vrij gemaakt. Kinderen die dat willen, kunnen voortaan dus zelfstandig van de parking tot aan de schoolpoort wandelen. Het nieuw ingerichte pleintje wordt in de praktijk vooral na school gebruikt. Het is in de eerste plaats een rustige en aangename ontmoetingsplaats voor ouders die wachten op het einde van de schooldag. In het weekend geldt dat voor ouders die hun kinderen naar de chiro brengen of oppikken."

## Drie participatiemomenten

Voor de inrichting van het 'wachtpleintje' werd er input gevraagd aan de kinderen. Onder begeleiding van Mobiel21 organiseerde de leerlingenraad drie participatiemomenten voor de kinderen van de lagere school. De kinderen

maakten onder meer tekeningen en stelden per graad een top 10 samen van dingen die ze graag op het plein wilden zien. Dat ging van dieren, grasvelden, wilgentunnels, een doolhof tot een ijskraam en speeltuigen. Deze voorstellen zijn gesynthetiseerd en voorgelegd aan de werkgroep met de betrokken schepenen en de projectleiders. Het participatietraject maakte deel uit van een participatieproject gesubsidieerd door de Vlaamse overheid.

## Gras en speeltoestellen

Ondertussen is het plein ingericht en bestaat het, volgens de wensen van de kinderen, deels uit gras. Er werden ook banken en speeltoestellen geplaatst. Gilberte Muls: "Sommige ideeën uit het participatietraject met de kinderen zijn ondertussen gerealiseerd op de speelplaats, zoals de wilgentunnels en de groententuin. Een buitenklas wordt binnenkort aangelegd. Er is dus zo veel mogelijk rekening gehouden met de wensen van de kinderen. We hebben geprobeerd zo veel mogelijk ideeën te recupereren. Door het intense participatietraject is het uiteindelijke ontwerp van de lokalen trouwens helemaal anders geworden dan oorspronkelijk vooropgesteld was. Na overleg met de chiroleiding bleek het bijvoorbeeld interessanter om de chirolokalen mee in het schoolgebouw te integreren. Dat leverde niet alleen tevreden chiroleden op, maar ook een fikse kosten- en ruimtebesparing." Ook de voetweg tussen de school en de dorpskern is ondertussen geopend, maar moet nog beter ingericht worden zodat kinderen een alternatieve veilige verbinding hebben naar de school en de chiro.



■ Gilberte Muls, schepen van onderwijs: "We hebben zo veel mogelijk rekening gehouden met de wensen van de kinderen. Sommige ideeën hebben we niet op openbaar domein, maar op de speelplaats vormgegeven."

LUBBEK



■ De weg tussen de parking en de school is auto-vrij.

■ Tussen de school en de parking is een nieuw pleintje ingericht met gras, banken en speeltoestellen.



JERRY DE BRIE

JERRY DE BRIE



## Wanneer kan een kind alleen de straat op?

**Vooral de context en de ervaring bepaalt of een kind klaar is om alleen de straat op te gaan. Hoe meer oefening, hoe sterker het kind in zijn schoenen staat.**

Wanneer kan een kind alleen naar school, de hobbyclub of naar vriendjes wandelen of fietsen? Het is een vraag die veel ouders zich stellen, maar die moeilijk eenduidig te beantwoorden is. "Zelfstandig deelnemen aan het verkeer leer je niet in één-twee-drie, het is een proces van lange adem dat veel oefening vergt", zegt **Werner De Dobbeleer**, woordvoerder bij VSV. "Het moment waarop een kind voldoende vaardigheden, inzicht en ervaring heeft om zelf

veilig de weg op te gaan, hangt sterk af van de omstandigheden en die zijn voor ieder kind anders. Ook de verkeersdruk, de aanwezigheid van veilige voetgangers- en fietsvoorzieningen en de mate waarin het kind vertrouwd is met het traject, zijn belangrijke factoren."

Onderzoek wijst uit dat kinderen *gemiddeld* pas vanaf de leeftijd van 8 à 9 jaar in staat zijn om als voetganger alert te reageren in het verkeer, voor fietsers is dat *gemiddeld* vanaf 10 jaar en in complexe verkeerssituaties zelfs rond de 12 jaar. "Toch kan je niet zomaar beweren dat een kind zich vanaf een bepaalde leeftijd alleen met de fiets en dus autonoom kan verplaatsen", waarschuwt **Helmut Paris**, verkeerspsycholoog bij MOW. "Niet alleen kan je de andere weggebruikers niet altijd vertrouwen, maar kinderen en

jongeren kunnen ook in de context met anderen soms zeer rare dingen doen. Klassiek voorbeeld is bijvoorbeeld geen helm willen dragen omdat de vrienden dat belachelijk vinden."

### Oefening baart kunst

Om de verkeersvaardigheden van hun leerlingen te oefenen, maken veel scholen werk van praktische verkeerseducatie, met als afsluiter Het Grote Voetgangersexamen (in het vierde leerjaar) en Het Grote Fietsexamen (in het zesde leerjaar). Kinderen veilig leren wandelen en fietsen is echter geen taak van de school alleen, ook de ouders hebben een belangrijke rol te spelen. Alleen door er regelmatig met je kinderen op uit te trekken, kunnen ze voldoende ervaring opdoen om later alleen op pad te gaan.

### Oproep

#### Wie wint de Prijs Publieke Ruimte 2016? Doe mee!



Bent u als gemeentebestuur, opdrachtgever, ontwerper of aannemer betrokken bij de totstandkoming van een project in de openbare ruimte? Stel uw realisatie kandidaat voor

opname in het praktijkboek Publieke Ruimte 2016 en maak kans op de gelijknamige onderscheiding. De projectoproep wordt afgesloten op 30 september 2015.

Meer info op [publiekeruimte.info/prijs-publieke-ruimte/projectoproep-2016](http://publiekeruimte.info/prijs-publieke-ruimte/projectoproep-2016)

#### 17 en 18 oktober: Dag van de Trage Weg. Meedoen kan nog!

Tijdens het weekend van 17 en 18 oktober geeft Trage Wegen vzw samen met tientallen gemeenten een krachtig signaal voor meer en betere trage wegen. Organiseert u als lokale overheid al een activiteit op de Dag van de Trage Weg? Vergeet u niet in te schrijven met een tocht langs de mooiste, bedreigde of minder gekende wegen. Trage Wegen vzw telt nu al een honderdtal (inter)gemeentelijke initiatieven of samenwerkingen tussen buurt, vereniging en lokaal bestuur voor de editie van 2015.

Info en inschrijven? [www.dagvandetrageweg.be](http://www.dagvandetrageweg.be)

#### Inschrijvingen Sam Verkeersslang van start

Scholen kunnen zich opnieuw inschrijven voor de actie 'Sam de Verkeersslang'. Vorig jaar deden 211.946 leerlingen en 141.339 gezinnen mee. Sam heeft dit schooljaar een nieuw kleedje gekregen, maar het spel blijft ongewijzigd. Nieuw vanaf dit jaar is dat elke school over een eigen schoolpagina beschikt. Er is ook een smartboardtoepassing.

[www.verkeersslang.be](http://www.verkeersslang.be)



### Openbaar vervoer

#### Studiedag: van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid

In het regeerakkoord 2014-2019 staat dat basismobiliteit zal evolueren tot basisbereikbaarheid. Het is echter niet duidelijk wat basisbereikbaarheid juist inhoudt en hoe we tot basisbereikbaarheid kunnen komen. Om het maatschappelijk debat meer voeding te geven organiseert het Netwerk Duurzame Mobiliteit op vrijdag 2 oktober 2015 een studiedag in het Vlaams Parlement te Brussel.

Meer info en inschrijven op [www.duurzame-mobiliteit.be](http://www.duurzame-mobiliteit.be)

### Agenda

#### September

- 22 Introductie cursus Verkeerskunde: Hoe mobiliteitsgedrag veranderen? – Gent

#### Oktober

- 1 Dag van de Mobiliteitsprofessional  
2 Studiedag: van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid – Brussel  
5 Introductie tot de verkeersveiligheid en -educatie – Antwerpen  
13 Seminarie straatverlichting – Haren (Brussel)  
15 Communicatie en sensibilisering voor politie – Mechelen  
17 Dag van de Trage weg  
20 Drones en mobiliteit – Vilvoorde  
20 Infomoment voetgangersveiligheid – Gent  
21 Netwerkmeeeting: Veiligheid in uw bedrijfsmobiliteit – Mechelen  
22 Introductie tot de verkeersveiligheid: Infrastructuur – Antwerpen  
27 Opmaak van aanvullende reglementen en de Interactieve Reglementen Generator – Brussel  
27 Infomoment Europese subsidies, hoe begin ik eraan? – Gent  
30 Introductie tot de verkeersveiligheid: Sensibilisering en handhaving – Antwerpen

Meer details vindt u in de agenda op [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden)

**Mobiliteitsbrief is er nu ook als e-zine.** Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden) ('Publicaties' – 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar [info@mobiliteitsbrief.be](mailto:info@mobiliteitsbrief.be).

**Mobiliteitsbrief** biedt lokale overheden informatie over hoe een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden.

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.

**Redactie en Vormgeving:** Wolters Kluwer. **Redactieadres:** [info@mobiliteitsbrief.be](mailto:info@mobiliteitsbrief.be). **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2015 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

