



## Het kind- en ouderenperspectief toepassen op mobiliteit, een aantal mogelijke invalshoeken

Input ter opvolging van overleg 13.12.22

### Inhoud:

#### 1. De 'stroad' op de schop: kiezen voor 'street' of 'road' (op basis van ruimtelijke visie)

Snelheidsbeperking/ zone 30

Oversteekplaatsen/ bedelknop/ vierkant groen

Wegversmalling/ fietspaden/ snelle tweewielers

Shared Space

Bovenlokaal verkeer (sluipverkeer) ontmoedigen

#### 2. Autonome verplaatsingen van kinderen en ouderen stimuleren

Kindroutes

Ouderenroutes

#### 3. Doorsteken en walkability

#### 4. Neem de kindblik (en de ouderenblik) in

- naast je kind mogen fietsen, fietsstraten en schoolstraten
- groentijd op maat van de meest kwetsbare voetgangers
- aankondiging wegenwerken via scholen
- observatie van gedrag bij kinderen/ouderen (bv drukknoppen voetgangers)
- vision Zero/ stop victim blaming

#### 5. Parkeren: sensibilisering, handhaving en melding + aanbodgestuurd beleid

#### 6. STOP principe ook bij (particuliere) werven

#### 7. Vrachtwagens en de zwaardere auto's (Pick Up/SUV)

## Besluit

### 1. De 'stroad' op de schop: kiezen voor 'street' of 'road' (op basis van ruimtelijke visie)

Vanuit het perspectief van kinderen is de problematiek van de gewestweg en de link met ruimtelijke ordening een belangrijk gegeven. Enerzijds heeft de gewestweg een functie van vlotte doorstroming, anderzijds zijn er op bepaalde plaatsen veel aanwezige voorzieningen en woningen, waardoor de twee doelstellingen botsen. Op de weg gericht op doorstroming, moet je weggebruikers scheiden, in een straat met veel lokale voorzieningen en korte 'verblijfsverplaatsingen' moet je maximaal ruimte geven aan voetgangers en fietsers, het verkeer vertragen en dus mengen.

Lokale besturen die over een kindnorm willen nadenken zouden we dan ook aanraden om ruimtelijke visie te maken op de straten en wegen:

- waar zijn er veel voorzieningen, horeca, kleine ondernemingen, diensten,... hier ga je maximaal inzetten op levendige publieke ruimte en de weg delen
- waar ga je eerder naar een 'wegregime' met wonen en grotere bedrijven, hier kies je voor afgescheiden fietspaden en oversteekplaatsen .



Bijvoorbeeld: voor onze wijk Dampoort/Sint-Amansberg zien wij volgend onderscheid: in de blauwe zone heb je eerder straten, in de groene gaan we eerder richting 'wegen'. Tegelijk zijn de donkergroene zones belangrijke schakels in het kindnetwerk (zie verder).

Veel ouders van jonge kinderen en ouderen pleiten ook in de context van 'straten' voor meer verkeerslichtenor, maximale aparte fietspaden,... omdat dit duidelijk is en de **subjectieve veiligheid** verhoogt.

Nadeel van **deze strak gedirigeerde inrichting is dat dit de snelheden verhoogt** (van alle weggebruikers) en de dialoog tussen weggebruikers vervangen wordt door **'ik heb recht op mijn baanvak, jij mag hier niet zijn, uit de weg!'** .



Strong Towns

In stedelijke contexten en in het centrum van dorpen en gemeenten is die **dialogo tussen weggebruikers** cruciaal: oogcontact maken, de weg met elkaar delen, de auto te gast ,... Dan krijg je ook een ander wegbeeld en veel aangename omgeving.

Een heel verhelderend boek: <https://www.editions-ulmer.fr/editions-ulmer/reconquerir-les-rues-exemples-a-travers-le-monde-et-pistes-d-actions-303-cl.htm#:~:text=Dans%20ce%20livre%2C%20fruit%20de,d%C3%A9tails%2C%20des%20petites%20modifications%20qui%2C>

Die dialoog is dus gedrag.

Gedrag is deels aangeleerd, sensibilisering is belangrijk

- kinderen en jongeren moeten die dialoog met automobilisten leren aangaan bv op school tijdens fietslessen, sensibilisering via gezinsbond,....
- Nieuwkomers die leren fietsen worden vaak de letterlijke regels aangeleerd, maar in veel contexten is de belangrijkste regel dat je als fietser “voorspelbaar bent” en in dialoog gaat om de andere weggebruikers. Dit element ontbreekt mogelijk in fietslessen voor nieuwkomers.
- Ouderen geven aan dat ze ‘onzichtbaar’ zijn: jongere groepen hebben minder oog voor hen, ze worden vaker genegeerd. Dit effect speelt ook aan oversteekplaatsen: oudere mensen worden gewoon niet gezien. (dit wordt treffend beschreven in dit boek: <https://slavenkadrakulic.com/category/bibliography-2/invisible-woman-and-other-stories/>) Dus hen leren om zich “groot te maken”, opvallende bewegingen te maken via senioren-middenveldorganisaties, seniorenwerkingen van de gemeente, ziekenfondsen,...

Gedrag gaat gepaard met inrichting:

- Straatinrichting: snelheden verlagen van alle gemotoriseerd verkeer (ook e-bikes!!): zone 30 (of indien mogelijk woonerf/ 20 km/u, bvb de Prinsstraat in Antwerpen!), wegversmalling, mensen centraal zetten bvb ruimte geven aan horecaterrassen, bankjes, bomen..., verlichting die ook gezelligheid uitstraalt => STOP principe
- Weginrichting: aparte fietspaden, functionele verlichting, oversteekplaatsen met verkeerslichten en drukknoppen, fietstunnels en fietsbruggen,....

**Snelheidsbeperking en snelheidsverlagende maatregelen** zijn dus essentieel. Zone 30 zorgt voor minder aanrijdingen en minder ernstige gevolgen bij aanrijding. Het zorgt (meestal) voor minder luchtvervuiling. Het voorkomt geluidsoverlast wat leidt tot minder stress en minder hart- en vaatziekten. Het zorgt voor meer mensen op straat, meer sociale contacten en meer wijkcohesie en sociale controle. Hierdoor rendeert het om meer te investeren in de inrichting van de publieke ruimte. Het verhoogt dus ook het mentaal welbevinden.



Zie: [https://urbancyclinginstitute.com/reduced-speeds-might-improve-much-more-than-just-traffic/?fbclid=IwAR2BLTqHNVDszNVH77sYm9JTffwVTcl\\_89Pj77RaZudtzEajAJobLZM2Qbk](https://urbancyclinginstitute.com/reduced-speeds-might-improve-much-more-than-just-traffic/?fbclid=IwAR2BLTqHNVDszNVH77sYm9JTffwVTcl_89Pj77RaZudtzEajAJobLZM2Qbk)

### Oversteekplaatsen

Ouders van jonge kinderen en ouderen hechten veel belang aan duidelijke oversteekplaatsen. Hiervoor zijn 'horizontale en verticale maatregelen nodig.

Horizontaal:

- Zebrapaden: bij voorkeur 'gevleugeld'
- Lichtjes in de straat

Verticaal:

- Verkeerslichten
- Goede straatverlichting of speciale zebrapadverlichting
- In combinatie met bussen: aankondiging zebrapad (om inhaalmanoeuvres te vermijden)

Ook '**bedelknoppen**' worden op gevaarlijke oversteekplaatsen door ouders gewaardeerd omdat ze weten dat het kind via die schakel een beveiligde route volgt. (Pas dit enkel toe op plaatsen met te hoge snelheden/ brede baanvakken, op andere plaatsen is het niet wenselijk, een zebrapad geeft een voetganger a priori voorrang, dat moet de regel blijven.

**Vierkant groen** wordt door ouders nog meer gewaardeerd. Nogal wat kinderen lopen gevaar bij het oversteken op het zebrapad door auto's in dezelfde rijrichting die 'nog vlug' door het groen willen of afslaan en zo fietsers en voetgangers in gevaar brengen. Niet zelden wordt op de gaspedaal gedrukt als het licht op groen staat. Op sommige kruispunten met brede baanvakken is links voorsorteren als fietser heel onveilig, ook daar biedt vierkant groen de oplossing.

## Wegversmalling

Wegversmalling is een heel belangrijke maatregel omdat een smaller baanvak leidt tot lagere snelheden (hoe hoger je snelheid, hoe moeilijker het is een rechte lijn aan te houden, dus hoe breder je baanvak moet zijn). Ook draagt wegversmalling bij aan leesbaarheid en de geloofwaardigheid van het snelheidsregime (zgn 'credible speed limits'). Wegversmallingen zijn een betrouwbaarder maatregel dan zebrapaden omdat zebrapaden geen 'absoluut' stopbevel inhouden.

*"The problem is that unlike a stop sign, at which drivers must always halt their vehicle, a crosswalk is viewed by many drivers as optional or only relevant in some cases i.e. when a pedestrian is present. A driver traveling at 35 or 40 miles an hour along a road might see that yellow diamond out of the corner of her eye but it's unlikely that she'll also be able to 1) notice whether or not a person is standing near the sign and, if so, 2) slow down in time to come to a complete halt in order for the pedestrian to cross. The driver is simply moving too fast to do all of this mental, optical and physical coordination at once. Such instantaneous stopping would only be consistently feasible if we built flashing light signage at every intersection."*

[https://www.strongtowns.org/journal/2015/8/20/narrow-roads-are-better-than-crosswalks?utm\\_campaign=meetedgar&utm\\_medium=social&utm\\_source=meetedgar.com&fbclid=IwAR3gzjDOYJvyyODOqjsOZxFyG402qngJiXnJgsGoY1lkX0MbutoKfh3stUM](https://www.strongtowns.org/journal/2015/8/20/narrow-roads-are-better-than-crosswalks?utm_campaign=meetedgar&utm_medium=social&utm_source=meetedgar.com&fbclid=IwAR3gzjDOYJvyyODOqjsOZxFyG402qngJiXnJgsGoY1lkX0MbutoKfh3stUM)

Nieuw onderzoek (VS) toont dat aan 30 km/u 3 op 4 chauffeurs stoppen aan een zebrapad. Bij 50 km/u is dat slechts 1 op 8.<sup>1</sup>



Warren J. Wells, AICP · Jan 8, 2023

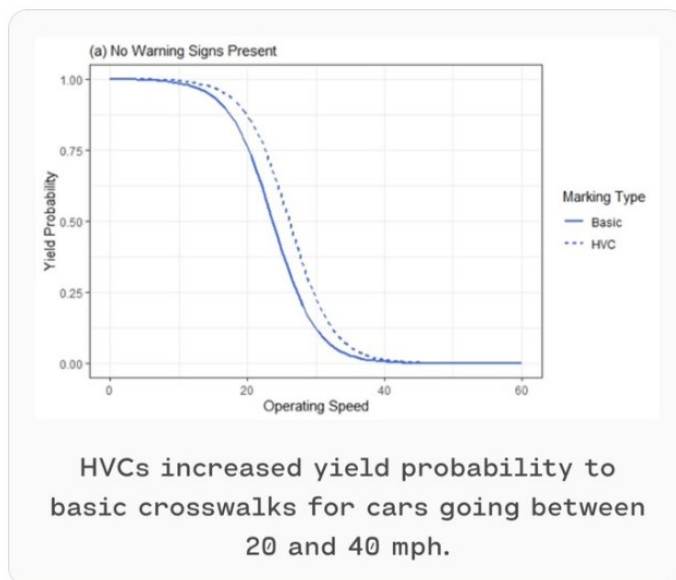
@WarrenJWells · Follow



Very important finding on crosswalks, yield rates, and speed.

At 20 mph, 3 out of every 4 drivers yield to a pedestrian in the basic crosswalk.

At just 30 mph, that rate drops to 1 in 8 drivers.



Inzetten op weginrichting die dwingt om traag te rijden is dus essentieel. Paradoxaal genoeg doe je dat niet door verschillende modi te scheiden (aparte fietspaden, zebrapaden,...), maar door sterk te versmallen en zoveel mogelijk te mengen. Fietsers delen dus best zoveel mogelijk de baan met auto's in een 30 km/u

<sup>1</sup> <https://usa.streetsblog.org/2023/01/11/want-drivers-to-stop-at-crosswalks-slow-them-down-first/>

regime. Op die manier komt er ruimte vrij voor horecaterrassen, bomen, bankjes ... en is het wegbeeld minder op doorstroming gericht en meer op verblijven. Mentaal helpt voor autochauffeurs om voorbereid te zijn om andere weggebruikers. Deze principes worden uitgewerkt in het concept **Shared Space**. Helaas blijkt dat **het subjectieve onveiligheidsgevoel** kan verhogen bij shared space, in contexten met veel autoverkeer, waardoor de meest kwetsbare groepen (ouderen, ouders van kinderen) de situatie onvoldoende vertrouwen. De regel is: als je voor shared space kiest moet je het goed doen, en investeren in kwalitatieve herinrichting gericht op verblijf, anders werkt het niet.

### **Te smalle fietspaden zijn niet acceptabel**

Een bijkomend voordeel van baanvakversmalling is dat er meer ruimte vrijkomt voor voetgangers en fietsers.

Zo kan de nodige afstand tussen het fietspad en de geparkeerde wagens (75 cm) gerespecteerd worden. Dit is een belangrijke maatregel voor kinderen! **Fietsende kinderen zijn zich er niet van bewust dat portieren van geparkeerde wagens kunnen openzwaaien en anticiperen hier niet op!** Die afstand inbouwen is dus absoluut noodzakelijk.

Te smalle fietspaden (**moordstrookjes**) zijn uit den boze. Gezien het stijgende aantal fietsers en de komst van snelle fietsers moeten fietspaden echt heel breed zijn.

**Snelle tweewielers:** als de breedte van een fietspad zoals voorzien voor een fietsnelweg niet haalbaar is, of als er conflicten dreigen met voetgangers moet geopteerd worden om **gemotoriseerde tweewielers met nummerplaat op de rijd baan** te plaatsen en dus te verbieden op het fietspad.

### **Bovenlokaal verkeer ontmoedigen**

Als we een 'stroad' willen ombuigen naar een veilige straat en een kwaliteitsvolle leef- en verblijfsomgeving dan moet het bovenlokaal verkeer er uit gefilterd worden.

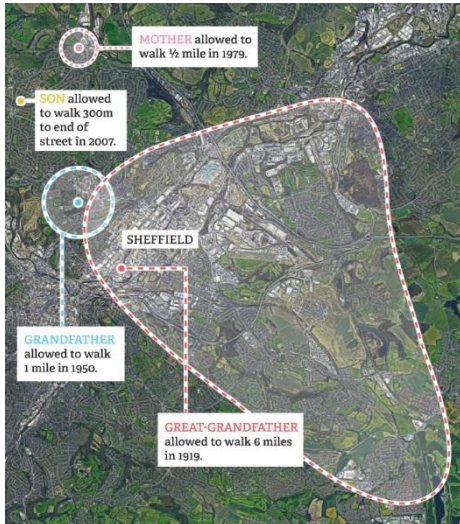
Concreet betekent dat voor Sint-Amandsberg dat de **Verapazbrug** doorgaand verkeer vanuit de richting N9 naar de richting N70 Lochristi naar de R4 leidt, dat de **filter op de Gentbruggebrug** er voor zorgt dat verkeer van uit de richting haven niet naar de E40/E17 gaat door de wijk en door Gentbrugge maar via de R4. Maar ook dat het **nieuw geplande Dampoortstation** geen automagneet wordt en dat er goed uitgeruste openbaar vervoerspunten of **mobihubs** in Oostakker en aan de Vliegtuiglaan pendelaars efficiënt tot aan de Dampoort brengen. Ook de ontwikkeling van een goed uitgebouwde **fietsnelweg F4** draagt bij tot de noodzakelijke modal shift.

Lokaal is het **wijkmobiliteitsplan** een belangrijk instrument om **de verbinding tussen de twee gewestwegen te doorbreken**. De **verkeersfilter ('paaltjes')aan de Zavelput** zorgt ervoor dat de schoolomgeving aan het heiveldcollege veiliger wordt en dat ouders die hun kinderen met de auto afzetten en doorrijden naar hun werk naar de bovenlokale R4 gestuurd worden.

## **2. Autonome verplaatsingen van kinderen en ouderen stimuleren**

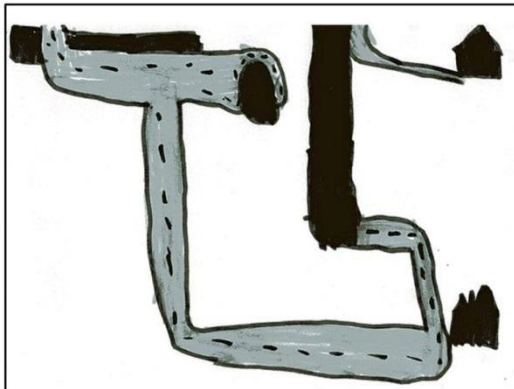
Vaak krijgen we te horen dat kinderen niet alleen op straat horen omdat ze het autoverkeer niet goed kunnen inschatten. We maken ons bezorgd over dat soort uitspraken. We kaderen dan altijd welk voorrecht onze grootouders hadden toen ze klein waren om vrij (zonder ouders in de buurt) hun omgeving te verkennen en hoe belangrijk dat is in de ontwikkeling van kinderen tot volwassenen.

Dit hangt samen met de pedagogie van 'het vrij spel'. Tim Gill is daar in de UK voorvechter van en pleit voor "The right to Roam". Via een kaart toont hij hoe in een sneltempo de autonome perimeter van kinderen verkleind werd.



<https://twitter.com/timrgill/status/1567126044624265219>

### Children's drawing of their trip to school



**DRIVEN TO SCHOOL**



**WALKING TO SCHOOL**

Beeld: kindperspectief op de wijk vanuit de achterbank of als voetganger( Margrit Stam)

In Vlaanderen wordt dat denkkader uitgedragen door Kind en samenleving: <https://k-s.be/autonome-mobiliteit/>

#### Aanpak: kindroutes

Om die autonome verplaatsingen te stimuleren Prioritaire routes voor kinderen aanduiden (scholen, parken, jeugdbeweging, bib)

Maak de aanwezigheid van kinderen zichtbaar in je weginrichting, gebruik speelse inrichting op oversteekpunten cfr Traffic Sheep <https://www.christophemachet.com/trafficsheep>



Voorstel Kindroute 9040 (zie ppt)

Zie ook: [http://www.frisinhetlandschap.be/project\\_Rode\\_Loper\\_\\_speels\\_verbindingsweefsel\\_\\_Gent\\_](http://www.frisinhetlandschap.be/project_Rode_Loper__speels_verbindingsweefsel__Gent_)

Andere sleutelfiguren zijn:

Sven Devisscher (Hogent): onderzoek over wanneer kinderen KUNNEN, MOGEN en WILLEN gebruik maken van de publieke ruimte [sven.devisscher@hogent.be](mailto:sven.devisscher@hogent.be)

Wim Seghers, al 17 jaar (!) aan de slag rond speelweefsel in de Stad Antwerpen

### Ouderenroutes:

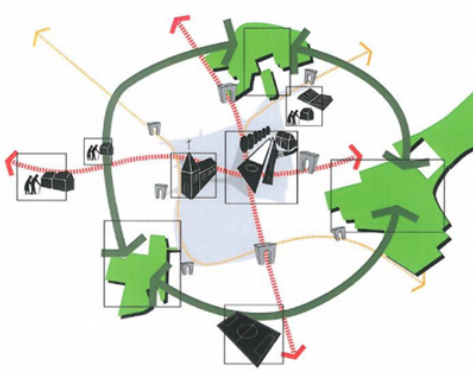
Het concept van ouderroutes is gelijklopend met dat van kindroutes: hoe kan je als lokale overheid keuzes maken. Hier zal de aandacht nog sterker liggen op drempelvrije trottoirs, zichtgelegenheid, schaduw en sociale veiligheid. Maar ook veilige oversteekplaatsen en 30km/u is belangrijk om ouderen gebruik te laten maken van de publieke ruimte. Ugent heeft heel degelijk onderzoek van

1. welke weginrichting maakt dat ouderen zelfstandig naar een lokale voorziening gaan (functionele verplaatsing => comfort en veiligheid)
2. wanneer ze een 'extra wandelingetje' voor het plezier doen (groeninrichting, zitbanken)
  - Bewegvriendelijke publieke Ruimte: Vlaams Instituut Gezond leven + Ugent  
<https://www.gezondleven.be/files/beweging/Inzetten-op-een-bewegvriendelijke-publieke-ruimte.pdf>
  - Gemeente Mol: <https://www.gemeentemol.be/product/2429/rode-loper-eeen-veilige-route-voor-senioren>
  - Woonzorgzone Wervik, met voetgangerscirkel (Myriam Deloddere) Een toegankelijk en veilig openbaar domein is op zich nog een essentieel criterium voor een woonzorgzone. Het stadsbestuur maakte daar in het centrumgebied van Wervik extra werk van. Bij de aanleg en het herstel van straten is er consequent aandacht voor de plaatsing van zitbanken, stoepen worden voldoende breed gemaakt voor rolstoelen en kinderwagens, obstakels worden zoveel mogelijk weggewerkt, straatverlichting is adequaat, camera's verhogen het veiligheidsgevoel. In de woonzorgzone werd een zogenaamde voetgangerscirkel ingericht, een route die langs de belangrijkste diensten en handelszaken loopt en die minder mobiele mensen en bejaarden toch zelfstandig kunnen afleggen.



'Mensen met een rollator kunnen bijvoorbeeld zelf naar de post en komen voorbij een bakker, een slager, een drankgelegenheden, en natuurlijk het woon- en zorgloket,' zegt Myriam Deloddere.

'[https://www.netwerkhuiszorg.be/sites/default/files/1109/2018lokaal03\\_-\\_wonen\\_en\\_zorg\\_dichtbij\\_elkaar\\_houden.pdf](https://www.netwerkhuiszorg.be/sites/default/files/1109/2018lokaal03_-_wonen_en_zorg_dichtbij_elkaar_houden.pdf)



voetgangerscirkel Olen

### 3. Doorsteken en walkability

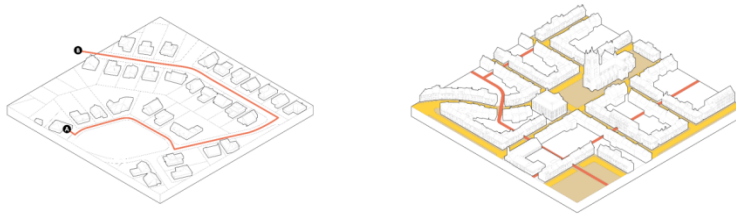


Vlaanderen kent relatief veel 'cul de sacs', zeker in de verkavelingswijken van de jaren '70-'80. Die werken heel ontmoedigend voor voetgangers en fietsers, omdat je telkens op de hoofdroute geplaatst wordt, en je afstand veel langer wordt.

We zouden eigenlijk maximaal die doorsteken moeten kunnen realiseren. Soms volstaat het om een goed zicht te krijgen op de opportuniteiten (trage wegen analyse), soms ligt het moeilijker. Een bevraging aan lokale besturen wat ze nodig hebben om die te realiseren (bv moet er onteigening gebeuren? Veel van die huizen worden nu verkocht aan een volgende generatie, vaak is dat een goed moment om de doorsteek te realiseren)

Voor de publicatie: voor het project 'Gezonde Publieke Ruimte' heeft Vlaams Instituut gezond leven hier duidelijke visuals voor gemaakt, het lijkt me ideaal om die te gebruiken: bvb:

## Stratenconnectiviteit



Die stratenconnectiviteit is één van de 3 elementen van de 'walkabilityscore'. Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat er meer gestapt en gefietst wordt in omgevingen die dicht bebouwd zijn, waar veel voorzieningen zijn en waar er een grote stratenconnectiviteit is. Hier zie je duidelijk de link met ruimtelijke ordening, veel verkavelingswijken en linten missen deze elementen en zullen dus persoonlijk autogebruik stimuleren.

De link tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening is belangrijk om te benoemen in de publicatie, want beide hebben een grote invloed op elkaar. Veel jonge ouders trekken buiten het centrum 'voor de kinderen'. Daar hebben ze een grote tuin. Tegelijk worden kinderen hierdoor veel afhankelijker van hun ouders om zicht te verplaatsen (en schep je meer autoverkeer). Dus de principes van kernversterking en de bouwshift zijn in sé ook mobiliteitsprincipes én kind- en ouder vriendelijke principes! Maar je moet wel dan wel naar kwalitatieve kernen streven waar kinderen en ouderen zich dan ook veilig kunnen verplaatsen en waar een leuk en bereikbaar park een kwaliteitsvol alternatief is voor de grote private tuin.

Walkability kaart ism VITO <https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/walkability-tool>

## 4. Neem de kindblik (en de ouderenblik) in

### Naast je kind mogen fietsen

Wie zijn kind in de auto vervoert kan een gezellig babbeltje slaan, je auto neemt immers het volledige baanvlak in beslag en niemand stelt dat in vraag. Als fietser word je geacht achter elkaar te fietsen als je de weg met auto's deelt. Hiermee maak je fietsen met kinderen minder aangenaam dan een autorit. Ook tieners vinden het super leuk om samen naar school te fietsen, naast elkaar.

Wie gedrag wil veranderen moet de wenselijke keuze het gemakkelijkst en het leukst maken (nudging)

Daarom pleiten we ervoor om op schoolroutes expliciet aan te duiden dat fietsers naast elkaar mogen rijden. **Fietsstraten, fietsstraatroutes (cfr Bonheiden) en fietszones** zijn daar uitstekende instrumenten voor.

Mogelijks zijn fietsstraten niet overal het beste instrument. Sommige straten zijn enkel druk aan het begin en einde van de school. Is een tijdelijk fietsstraat regime een optie? "fietsstraat tussen 8u en 9u en tussen 15u en 16u"

**Schoolstraten** zijn een belangrijk instrument, omdat het de drempel verhoogt om met de auto te komen en omdat de directe schoolpoortomgeving absoluut veilig moet zijn. Het betekent wel een grote inspanning voor vrijwilligers. Zij vragen ook politiesteen omv agressie. Kan een systeem met een slagboom die de school bedient een oplossing zijn?



**Aankondiging wegenwerken** in perimeter rond de school via de scholen zodat ouders tijd hebben om met het kind de nieuwe route te verkennen (besproken op overleg 13.12.22)

### Groentijd op maat van de meest kwetsbare voetgangers

Velo-droom deed een telling op autoloze zondag 2015. De Groentijd aan de zebrapaden aan het Dampoortstation stond 'zoals normaal' afgesteld en er waren geen auto's. We konden dus mensen vragen het voetpad over te steken als het licht op groen stond en te blijven staan als het licht op rood ging. Je kon starten aan beide kanten van het zebrapad. In totaal hebben 169 mensen deelgenomen aan de telling. De meeste mensen haalden het derde zebrapad niet binnen de tijd. Ouderen en ouders met jonge kinderen geraken meestal maar aan de eerste vluchtheuvel en moeten dus 2 of zelfs drie keer op de stopknop drukken om over te geraken.



**Laat kinderen een route doen en observeer of je vanuit het volwassenperspectief dingen over het hoofd ziet.**

Bijvoorbeeld: drukknoppen. Op het kruispunt Jef Crickstraat/ Alfons Braeckmanlaan/ Nieuwelaan is een verkeerslicht met een drukknop voor fietsers en een drukknop voor voetgangers. Als enkel de fietser op de drukknop drukt gaat enkel het groen licht 'boven' aan, voor auto's en fietsers en blijft het mannetje op het zebrapad rood. Dat is niet duidelijk voor kinderen. Zij staan er te wachten tot het groen wordt en kunnen het groen licht boven niet zien, want ze staan te dicht bij de weg daarvoor. Uiteindelijk denken ze dat hun licht kapot is en steken ze snel over, vaak als de groentijd op dat moment net voorbij is!

Als die twee lichten automatisch samen naar groen zouden gaan is dat opgelost.

Zie foto: groot groen licht + rood voor voetgangers (knop vooraan voor fietsers, knop voor voetgangers aan tweede paal)



### **Vison Zero/ Stop victim blaming**

Het is belangrijk om kind- en ouderfreundelijke straten expliciet als maatschappelijke waarde naar voor te schuiven. Als overheid is de 'vision zero' hierbij cruciaal: we streven niet naar een 'halvering' van de verkeersdoden, maar naar 0 verkeersdoden. Op die manier blijven we als maatschappij alert dat het wel anders kan. Hieraan gekoppeld vragen we meer aandacht voor het fenomeen 'victim blaming'. We moeten ons narratief aanpassen als we over het verkeer hebben. Zo trachten wij altijd de term 'invalswegen' te vermijden, maar over 'hoofdstraten' te praten. Ook gebruiken we niet graag het woord 'ongeluk', maar wel 'aanrijding', vanuit het perspectief dat aanrijdingen voorkomen kunnen worden, ongelukken niet. In Vlaanderen is het vooral Kris Peeters, auteur van het Voorruitperspectief die de problematiek van narratieven aan het licht bracht.

**Welcome!**

**From Victim-Blaming to Solutions:  
5 Strategies for Changing the  
Narrative About Traffic Crashes**  
Live Online Training

Tuesday, April 14, 2020 - 11 am to noon PDT

**Hosted by: PedalLove.org**

With:  
Tara Goddard, Ph.D., Texas A & M University  
Kelcie Ralph, Ph.D., Rutgers University  
Melissa Balmer, Founder, Pedal Love  
Jim Brown, Contributing Editor, Pedal Love

Onderzoek naar narratieven over verkeersconflicten en aanrijdingen

### **5. Parkeren: sensibilisering, handhaving en melding + aanbodgestuurd beleid**

Parkeren op een fietspad of aan een zebepad, het komt enorm veel voor. 'Het is maar voor eventjes', is het antwoord dat je krijgt als je chauffeur aanspreekt. Als volwassene kan je hier vaak nog een goede inschatting maken, bij kinderen verhoog je echt het risico op aanrijdingen. Er is echt meer sensibilisering nodig "Het is

maar voor eventjes” kan een mensenleven lang effect hebben. Ook strengere handhaving kan hier slechte gewoontes veranderen.

Een app waarmee je snel een melding kan doen (want je bent onderweg, dus je hebt niet veel tijd) is een goed instrument om overtredingen aan te pakken.



Foto's: Antwerpsesteenweg

Belangrijk is ook dat lokale besturen beseffen dat het parkeerbeleid sturend is voor het mobiliteitsbeleid. Ontwerp je een plek met veel parkeerplaatsen, dan krijg je veel auto's. Ontwerp je een plek met weinig parkeerplaatsen, dan gaan mensen op zoek naar alternatieven zoals de fiets of het openbaar vervoer, en dan krijg je een kwaliteitsvolle omgeving. Het is belangrijk om bij de vergunning van nieuwe ontwikkelingen hier aandacht voor te hebben.

Concreet voorbeeld: in Sint-Amandsberg zal de herontwikkeling van station Dampoort en de parkeerplaatsen die voorzien zijn in RUP Dampoort (bijna 900 in totaal) bijkomend autoverkeer in de wijk trekken. Hiermee plegen we een aanslag op onze poging om de wijk kind- en ouderenvriendelijk te maken. Dergelijke parkeerhoeveelheden voorzien past niet in een **aanbodgestuurd parkeerbeleid met perspectief 2040** (een realisatie duurt al snel 20 jaar). Een stationsomgeving is perfect bereikbaar met openbaar vervoer en fiets en hoeft dus geen bijkomende auto's aan te trekken. Een park-and-ride en parking voor mensen met beperking volstaat.



Sherry Dobbin, Festival of Place, Londen

## 6. STOP principe bij (particuliere) werven



Antwerpsesteenweg, 2022



Land Van Waaslaan, 2022

In dezelfde categorie 'sensibilisering/handhaving/melding': particuliere werven, maar ook werven van netmaatschappijen. Ze volgen vaak de regels niet. Op gewestwegen volstaat het niet om een bordje 'max 30' te plaatsen, je moet nieuwe fietspaden voorzien naast de werf.

Ook hier: dit geldt even goed voor kinderen als voor volwassenen, maar voor kinderen is veilig reageren in zo'n situatie nog moeilijker in te schatten!

## 7. Vrachtwagens en Pick Up/ SUV

- Vrachtwagencharter (besproken 13.12.22): wordt nogal vaak met de voeten getreden => ook hier: mogelijkheid bieden om snel te melden via app/ telefoonnummer!
- Bovenlokaal vrachtverkeer door bebouwde kom vermijden: sluipvrachtverkeer aanpakken bvb door 'vrachtwagenfilters' te plaatsen (tonnagebeperking en hoogte en breedte beperken)
- Vrachtverkeer waar mogelijks vervangen door transport over water  
<https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2021/06/09/geen-vergunning-om-bouwafval-van-gentse-belgacontoren-via-water/>
- Dode hoek problematiek: het is merkwaardig dat we het normaal vinden dat vrachtwagens die in bebouwde kom rijden een dode hoek hebben. Lessen waarbij kinderen geleerd worden hoe ze met een dode hoek moeten omgaan zijn in de huidige context nuttig, maar ook een beetje oneerlijk omdat je de verantwoordelijkheid bij het slachtoffer legt. Voor lokaal vrachtverkeer die in de bebouwde kom moet rijden pleiten we voor het verplicht gebruik van dode-hoek camera's.



Overtredingen werfcharter in Gent/ Sint-Amandsberg

Ook de opkomst van **zwaardere auto's zoals de Pick Up en SUV's** zouden voor meer en ernstiger aanrijdingen met kinderen zorgen. Als dat objectief vastgesteld wordt, dan moet de aankoop en/of het gebruik van dergelijke auto's in bebouwde kom ontmoedigd worden.

<https://www.hln.be/mobiliteit/de-schaduwkant-van-de-populaire-suv-steeds-meer-dodelijke-ongevallen-met-voetgangers~a824040d/>

### Besluit

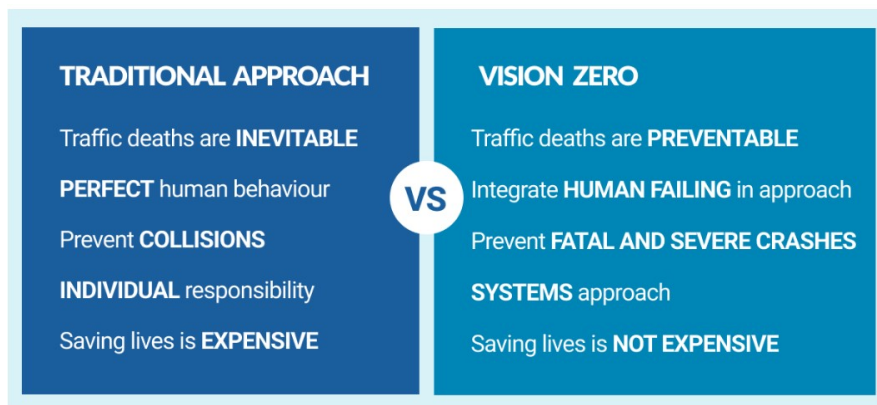
Er zijn verschillende strategieën nodig om kind- en ouderfreundelijke mobiliteit in steden en gemeenten te realiseren. Gedragsveranderingsmodellen duiden op het belang van inzetten op diverse 'motivatoren'.

Zo is er het 4 E model<sup>2</sup> dat pleit voor

1. Encourage (wetgeving en handhaving),
2. Enable (inrichting, de gewenste keuze de meest gemakkelijke keuze maken, drempels wegnemen)
3. Engage (schoolgemeenschappen en buurtcomités betrekken)
4. Exemplify (geef als beleidsmaker het goede voorbeeld en verplaats je zoveel mogelijk met de fiets)

De mobiliteitstransitie is niet gemakkelijk. Onze grootouders en ouders hebben de komst van de individuele personenauto als een bevrijding ervaren. Dat dit gepaard ging gaan met een beknotting van de vrijheid van kinderen en ouderen en de aanslag op de leefbaarheid en gezondheid van wijken had niemand toen voorzien. Het is nodig dat we het tij keren. Dat is geen gemakkelijke opdracht, maar door een aanpak samen met de verschillende stakeholders en vanuit een breed perspectief wel mogelijk.

Belangrijk is hierbij dat we de benadering van Vision Zero Network voor ogen houden.



## Safe Systems = Safe Mobility



<sup>2</sup> Het model werd ontwikkeld door het Britse DEFRA (Department of Environmental, Food and Agricultural Affairs) en in Vlaanderen o.m. beschreven door Jones & De Meyere, 2009.



