

Korte conclusies van het winteratelier

De autonome mobiliteit van kinderen onder druk

14 december 2018



kind & samenleving

@info@k-s.be ♦ www.k-s.be



Autonome mobiliteit van kinderen

Wat maakt dat kinderen zullen zeggen 'oké, deze weg neem ik'?

1. Veiligheid als basis

Verkeersveiligheid, sociale veiligheid

2. Belevingswaarde

Ontspannen en spelen, ontmoeten, ontdekken

>>'verkeerstaal' > 'verblijfstaal'

3. De verbinding zelf

Functioneel om bestemming te bereiken, leesbaar, comfortabel

Autonome mobiliteit van kinderen

Wat maakt dat kinderen zullen zeggen 'oké, deze weg neem ik'?

1. Veiligheid als basis

- Verkeersveiligheid



Autonome mobiliteit van kinderen

Wat maakt dat kinderen zullen zeggen 'oké, deze weg neem ik'?

1. Veiligheid als basis

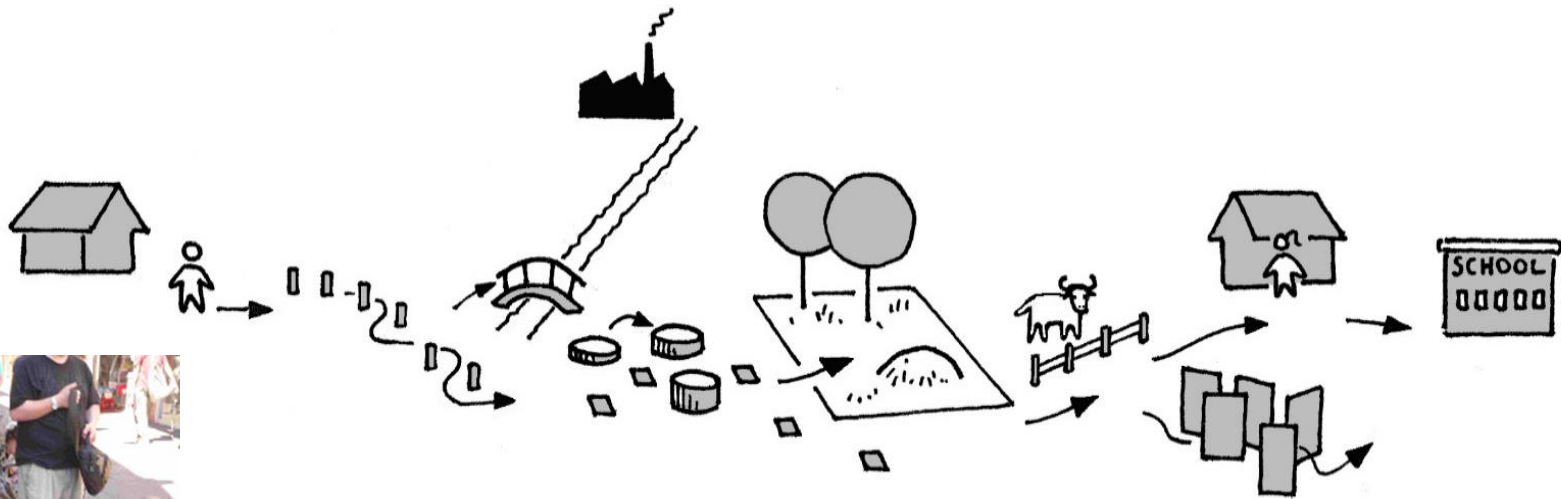
- Verkeersveiligheid
- Sociale veiligheid ('eng')



Autonome mobiliteit van kinderen

Wat maakt dat kinderen zullen zeggen 'oké, deze weg neem ik'?

2. Belevingswaarde: ontdekken, ontmoeten, ontspannen en spelen



Op weg zijn is voor kinderen nooit zomaar functioneel.





Bewegingsvrijheid en speelse uitdagingen (gepland en ongepland)





Straten en stoepen als loutere doorgangsruijnte: enorm gebrek aan belevingswaarde.

Schijnbaar onaantrekkelijke routes (lelijke wegjes, drukke straten) zijn soms toch interessant voor kinderen: er is iets te zien of te doen: dieren, winkels...



Autonome mobiliteit van kinderen

Wat maakt dat kinderen zullen zeggen 'oké, deze weg neem ik'?

3. De verbinding zelf

Hoe functioneel en comfortabel is een route? Hoe bereikbaar maakt ze de bestemming? Hoe 'leesbaar'?



De autonome mobiliteit van kinderen onder druk

Fietsen



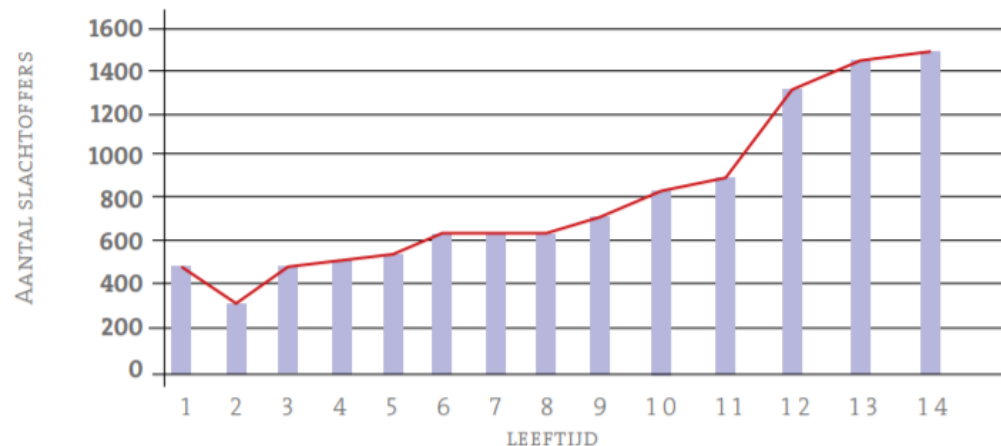
kind & samenleving



'Infrastructuur is niet afgestemd op de mobiliteit van kinderen'

- Speels gedrag
- Vaardigheden van kinderen
- Verschilt sterk van gemeente tot gemeente
- Verschil tussen kinderen, die nog leren fietsen, en jongeren, die zich wel redden

Aantal slachtoffers (0-14 jaar), naargelang de leeftijd (Vlaams Gewest, 2009-2013)



Bron: FOD Economie, AD Statistiek; Infografie: BIVV & IMOB

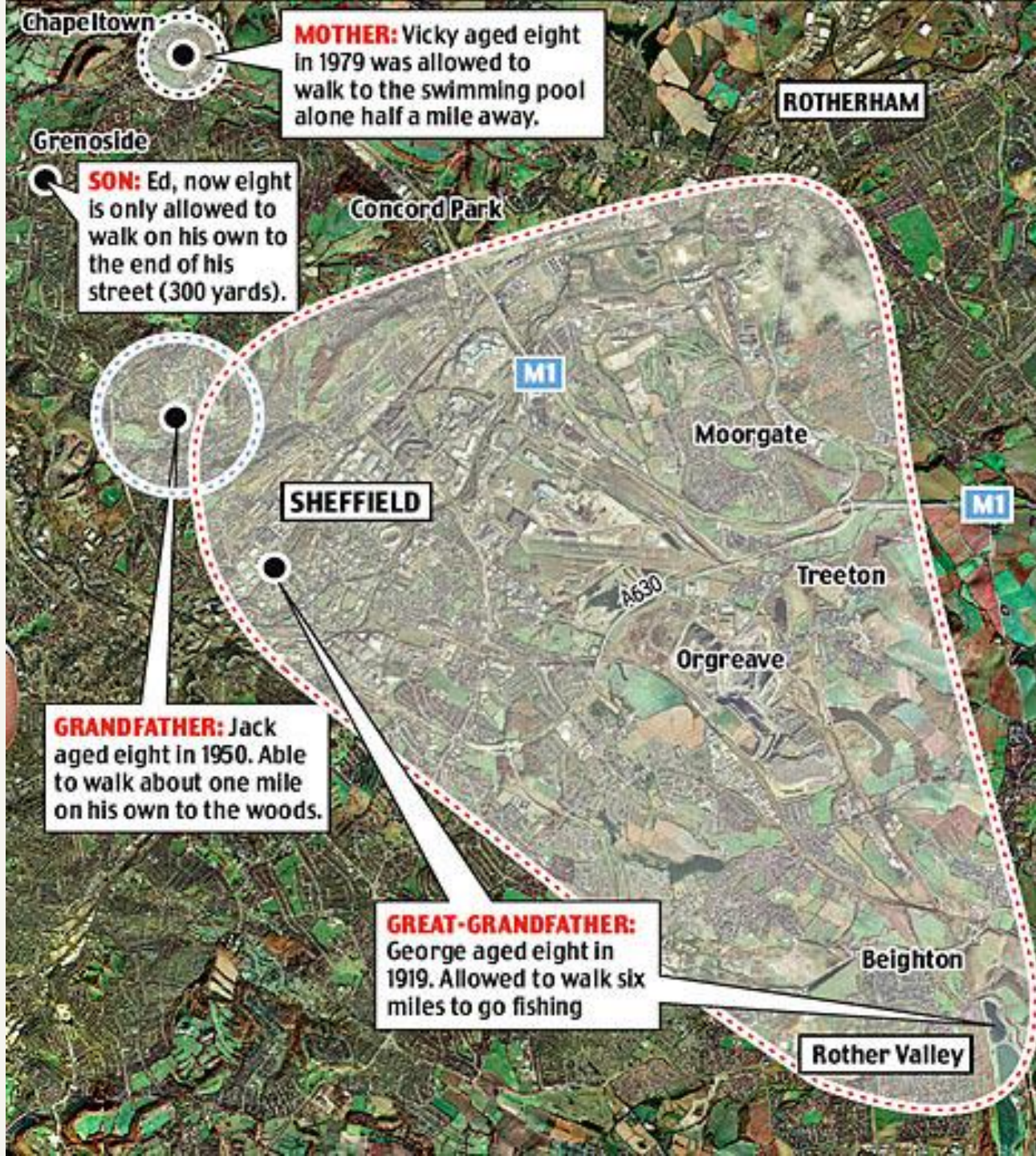
'Infrastructuur is niet afgestemd op de mobiliteit van kinderen'

Inrichting en educatie

- Voorbeeld van **gemengd verkeer**: is voor kinderen niet vanzelfsprekend
- Veel bezorgdheid over de **kwaliteit van de infrastructuur**: er komt ook daarom heel veel kijken bij leren fietsen
- Belang van **educatie**: leren fietsen vergt uitdrukkelijke aandacht
 - Kopenhagen: fietsparcours in publieke ruimte
 - Ouders hebben daar een zeer grote rol

Leerproces... en inrichting, regels, handhaving



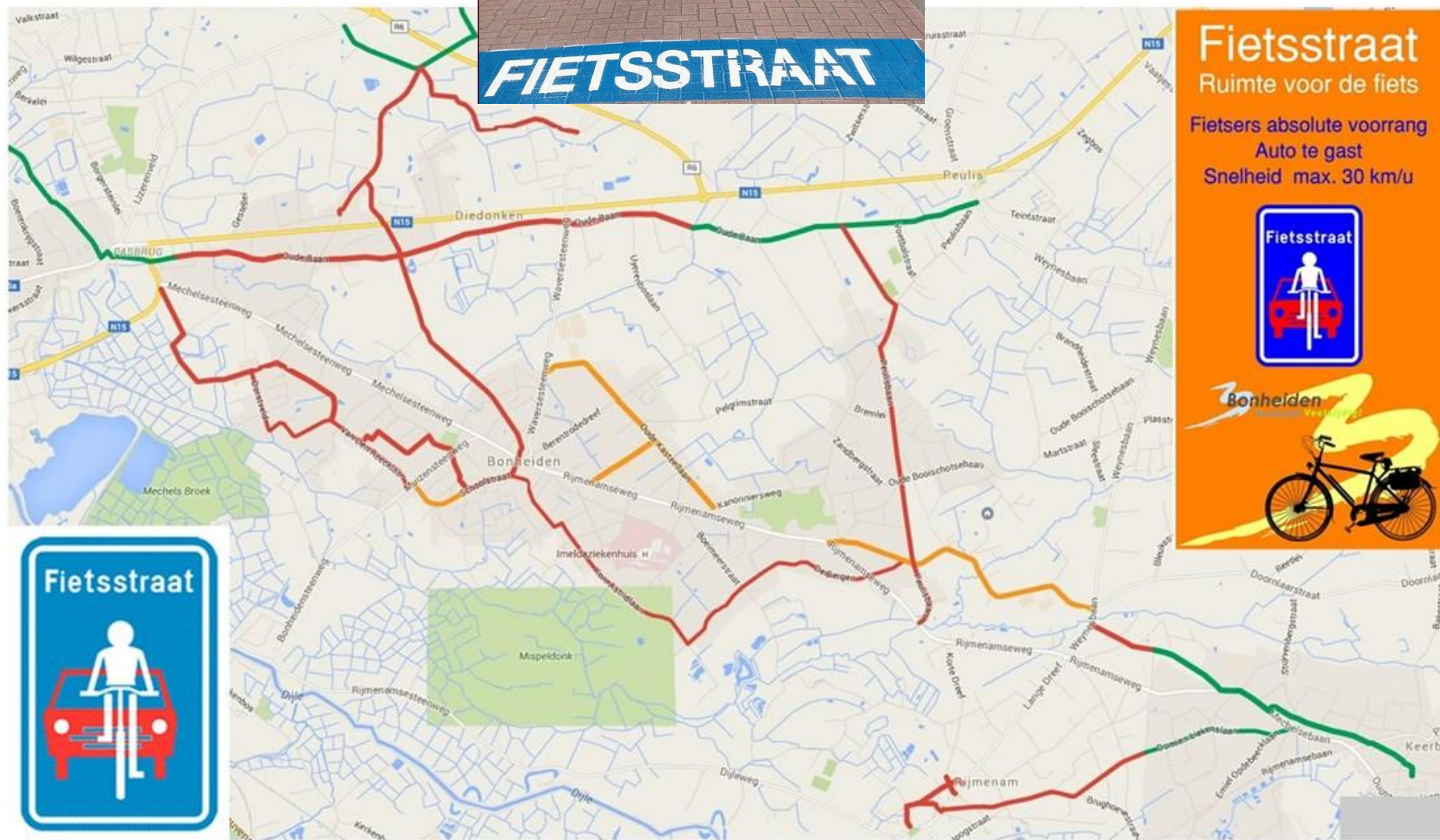


David
Derbyshire over
vier generaties
achtjarige
kinderen uit
Sheffield (UK)

Moeder Vicky:
*Ed gaat minder
op straat dan
hij zou willen,
want de andere
kinderen komen
weinig buiten.*

- **Bezorgdheid** over minder fietsen van kinderen, krimpende actieradius
 - **2000**: 40% van de verplaatsingen naar school per fiets - **2017**: 30%
- Niet alle kinderen **hebben** een fiets
 - Fietsbibliotheek Genk
- Schoolroutes en **schoolroutekaarten** zijn daarin belangrijke instrumenten
 - Zwakste schakel bepaalt of kinderen kunnen of mogen fietsen
 - Ook inzetten op regionale fietspaden
 - Moeilijkheid van verdeelde bevoegdheden (bv gewestwegen)
 - Te grote zone 30: wordt dat gerespecteerd?

FIETSSTRAAT
FIETSVRIENDELIJKE STRAAT
INTERGEMEENTELIJKE FIETSSTRAAT



De autonome mobiliteit van kinderen
onder druk

De straat en de stoep



kind & samenleving



Straten en stoepen anders inrichten

Autonomie bevorderen: auto uit het straatbeeld houden

Utopie?

Als we niet met de auto bezig zijn, bereiken we ook niets.

> Maatregelen ivm parkeren, kern alleen voor bewoners

- **Steden** zetten daarin stappen
- **Gemeentes** blijven wat te veel aan auto vastklampen, maar in een stad is de auto weren ook makkelijker te weren

Cycling Professor @fietsprofessor · 4 dec.

'Allow it and cars will invade our public places. If we push back...magic!'
~@AklDesignChamp

Case: Amstelveld, Amsterdam 1971 - 2005
(pic by @FlorisLok)

 Tweet vertalen



1



39



74



Cycling Professor @fietsprofessor · 4 dec.

Never let past mistakes disillusion you;
radical change is possible!

~Tweede Weteringdwarsstraat, Amsterdam 1969-2018

 Tweet vertalen



Straten en stoepen anders inrichten

Autonomie bevorderen: auto uit het straatbeeld houden

Je hoeft kinderen ook niet bang te maken voor auto's, maar de context van de **buurt** en **wegencategorisering** speelt daar een grote rol

Landelijk, lintbebouwing: snelheidsbeperking, knippen, circulatieplannen voor het buitengebied zijn niet vanzelfsprekend

Straten en stoepen anders inrichten

Belang van inrichting: woonerf (trager autoverkeer, lagere frequentie), stoep breder, eenrichtingsstraten

Woonerf: inrichting bepaalt vaak hoe veilig ze werkelijk zijn, maar een goede inrichting is een zeer goeie oplossing

Zeer geschikt voor inbreiding. Kansen in meer groene inrichting.

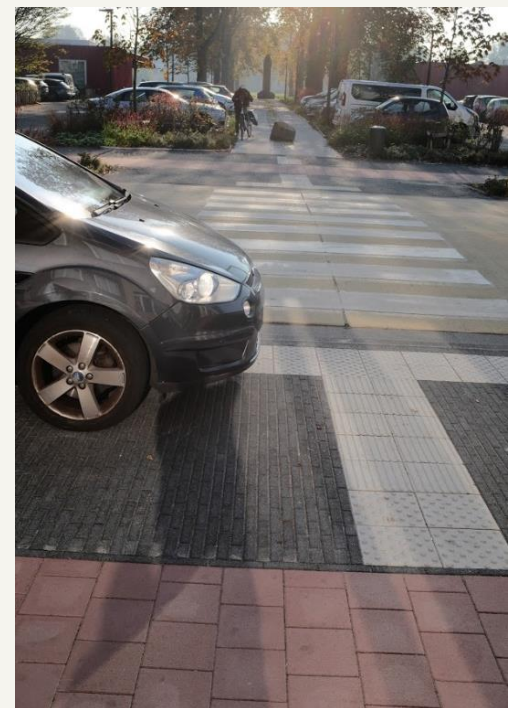


De autonome mobiliteit van
kinderen onder druk

Oversteekplaatsen



kind & samenleving



A photograph of a city sidewalk. In the foreground, a yellow and red children's scooter is parked on a section of tactile paving (dome-shaped tiles). To the left of the scooter are two black metal bollards. A silver metal pole stands behind the scooter. To the right, a zebra crossing with white stripes on a dark asphalt road leads into the background. In the far background, a dark car is parked on the street. The text 'Kinderen autonoom op weg: hoe utopisch is dat?' is overlaid in orange on the right side of the image.

Kinderen
autonoom op
weg: hoe
utopisch is dat?

Eigenheid van deelnemen aan het verkeer

Zelfstandig onderweg zijn betekent: inschatten van en reageren op mogelijke risico's van routes en van het verkeer

Risico's zijn reëel:

- kleine fouten, grote **gevolgen**
- reële **kans** dat er iets fout gaat

Kwetsbare leeftijd/kwetsbare vervoersmodi

Per afgelegde kilometer

categorie gebruikers

Leeftijd	 Voetganger	 Fietser	 Brom-/motorfietser	 Autobestuurder	 Autopassagier	 Passagier van bus & tram	Alle weggebruikers
6-14	10,5	18,9			0,3	0,03	1,6
15-17	7,7	10,5			1,4	-	4,1
18-24	4,9	8,0	72,6	4,3	2,5	-	4,6
25-44	4,7	12,5	55,8	0,8	0,9	0,3	1,7
45-64	6,2	21,6	41,5	0,7	0,5	1,3	2,1
64-74	12,0	92,6		1,1	1,3	1,0	4,4
75+	27,5	122,9		3,4	3,1	7,1	10,9
Alle leeftijden	8,1	23,0	57,0	1,0	1,0	0,6	2,5

Tabel 7: Relatief risico: risico van fietsers om ernstig of dodelijk gewond te raken in vergelijking met andere weggebruikerstypes (2007-2011: Bron: Martensen, 2014).

Eigenheid van kinderen

Basisprobleem: inschatten van en reageren op gevaar en complexiteit van het verkeer

- Tot 6 jaar weinig aandacht voor gevaar
- 7-8 jaar: gevoel voor juist en fout > kunnen leren van volwassenen
- 9-10 jaar: inschatten van gevaar gaat beter, maar complexiteit blijft moeilijk
- Tot 11-12 jaar nog makkelijk afgeleid
- Zintuiglijke en motorische vaardigheden pas op 14 jaar vergelijkbaar met volwassenen (oversteken)

Onderzoek toont dat kinderen die actief deelnemen aan het verkeer, sneller de nodige vaardigheden opdoen.

- Oversteekplaatsen en **zichtbaarheid**, naast de fietspaden, een constante in knelpuntenanalyse
 - Bv stoep verbreden [met wegvernauwing]
 - Wel altijd maatwerk
- Inrichting, ook **tijdelijk** anders ingerichte oversteekplaats of als wake-up call
 - Kan ook samen met kinderen
- **Centraliteit van de auto in vraag** gesteld, onder andere in ontwerp
 - Kan dat ook in **landelijke gebieden**, waar autoverplaatsingen zo centraal staan?
- **Verwarring** over oversteekplaatsen in zone 30 bij kinderen en ouders
- **Schoolstraten** als hot spots voor goede oversteekplaatsen, maar vraagt voldoende begeleiding

Oversteekplaatsen zelf:

- Hoe **herkenbaar** zijn ze?
- Als je ze **aantrekkelijk** maakt, maak je het dan weer niet verwarrend?
 - En wettelijk kader (omschrijving zebrapad)
 - **Binnen zone 30** < > buiten zone 30

Zelfde problematiek bij fietsstraten, fietssuggestiestroken:
moet je dat nastreven?



