



## 1. Referentie

Referentie	Meire, J. (2005). <i>Kinderparticipatie in lokale mobiliteitsprojecten. Een actieonderzoek.</i> Onuitgegeven onderzoeksrapport, Onderzoekscentrum Kind en Samenleving (Meise) & Mobiel 21 (Leuven).
Taal	Nederlands
ISBN - ISSN	/
Publicatievorm	Onderzoeksrapport

## 2. Abstract

Het in dit rapport voorgestelde actieonderzoek is de afsluitende onderzoeksfase van het netwerkproject 'Vervoersafhankelijkheid en vervoersautonomie van kinderen (10-13 jaar)'. Het onderzoeksproject bestudeert de ervaringen van kinderen met en hun visie op mobiliteit. Dit actieonderzoek wil het perspectief van kinderen meer in de verf zetten in vier lokale mobiliteitsprojecten, die (ook) op kinderen een impact zullen hebben. Hierbij richt het onderzoek zich niet zozeer op de coaching van gemeentes en het begeleiden van het beleidsproces, maar eerder op het vinden van methodes voor inspraak- en beïnvloedingsacties waarbij kinderen rechtstreeks betrokken zijn. Met plaatselijke kinderen en jongeren van 10 à 14 jaar werd op stap gegaan om een zicht te krijgen op deze projecten en om te leren hoe routes en geplande veranderingen door hen ervaren en geëvalueerd worden. Gent, Sint-Niklaas, Rotselaar en Boechout werden als pilootgemeentes voor dit actieonderzoek geselecteerd. De resultaten van het onderzoek en beleidsaanbevelingen werden voor elke gemeente apart besproken in dit rapport.

## 3. Trefwoorden

Thema('s)	Mobiliteit
Trefwoord(en)	Mobiliteitsbeleving, verkeersonveiligheid

## 4. Onderzoeker

Opdrachtgever	Federale Overheidsdienst Wetenschapsbeleid
Onderzoeker(s)	Johan Meire  Onderzoekscentrum Kind en Samenleving Nieuwelaan 63 1860 Meise Tel: 02/272.07.53 Fax: 02/269.78.72 info@k-s.be <a href="http://www.k-s.be">www.k-s.be</a>  Mobiel 21 Vital Decosterstraat 67A/0101 3000 Leuven Tel: 01/623.94.65 01/631.77.00 Fax: 01/629.02.10

	<a href="mailto:info@mobi21.be">info@mobi21.be</a> <a href="http://www.mobi21.be">www.mobi21.be</a>
--	--

## 5. Onderzoeksvraag

Onderzoeksvraag	<p>Hoe kunnen er concreet kinderen worden betrokken in het lokale mobiliteitsbeleid?</p> <p>Hoe manieren te vinden om kinderen hun eigen belevingen en ideeën omtrent verplaatsingen te leren kennen?</p> <p>Hoe deze kennis vertalen naar beleidsvoerders, zodat ze ook een invloed op het beleid kan hebben?</p>
Hypothesen	/

## 6. Methode

Onderzoeksmethode	Actieonderzoek in vier gemeentes, waarbij in elke gemeente inspraaksessies werden gedaan met groepjes lokale kinderen (focusgroepen).
Onderzochte groep	Vier gemeentes werden geselecteerd, waarbij Rotselaar drie sessies deed met steeds dezelfde acht kinderen. Gent hield twee sessies, onder wie 17 kinderen uit een basisschool (zesde leerjaar) voor de eerste sessie en 18 buurtkinderen in een inspraak- en animatiesessie. Sint-Niklaas hield slecht één sessie met 18 kinderen uit een scoutsgroep. En tenslotte werden er in Boechout twee sessies gegeven met 10 kinderen uit een school (lager en middelbaar) en één sessie met 13 kinderen uit een schoutsgroep.
Bereik	Lokaal (Rotselaar, Gent, Boechout & Sint-Niklaas)

## 7. Resultaten

Mobiliteit Beleving Rotselaar	De paden worden sterk gewaardeerd en vaak gebruikt door de bevroegde kinderen. Ook zijn ze goed gekend en vooral gebruikt om het gevaarlijke verkeer te vermijden, maar ze zijn wel te fragmentair om een echt alternatief (fiets)netwerk te bieden. Het is belangrijk een goed zicht te krijgen op de beleving van de kinderen omtrent de paden, omdat de suggesties voor het beleid in dit bijzondere tastbare project zeer rechtstreeks uit die beleving kan worden afgeleid.
Prioriteiten	De top 10 kenmerken van een goed pad waren volgens de kinderen: de paden hebben een passende ondergrond, de paden hebben leuke zijkanen, het pad is breed genoeg, het is een tof pad met leuke plekjes, de paden zijn goed onderhouden, je komt niet plots op straat terecht, je hebt een goed uitzicht op het verkeer, het is netjes op de paden, op het pad zelf is het verkeersveilig en de paden zijn goed verlicht.
Suggesties	<p>Betegelde paden worden over het algemeen duidelijk het meest gewaardeerd, maar toch willen de kinderen niet zonder meer overal betegelde paden. Als je namelijk overal betegelde paden aanlegt, komen speelkansen en natuur wat in het gedrang. Daarom zien de kinderen graag de smalle paden betegeld en de paden in de natuur onbetegeld. Bij brede paden kan één kant betegeld worden, en één kant onbetegeld gelaten worden.</p> <p>Openheid wordt als tweede punt door de kinderen gewaardeerd. De kinderen stellen daarom voor zo weinig mogelijk betonplaten te plaatsen, maar eerder rasterafsluitingen of eventueel hout. Ook de zijkanen moeten kleuriger worden gemaakt.</p> <p>Dat de paden te smal zijn, is het probleem dat het meest unaniem als lastig wordt ervaren. Tegenliggers tegenkomen is dan lastig en je kunt ook niet met twee naast elkaar rijden. De kinderen stellen voor de paden breder te maken, als dat kan. De paden moeten vlak gemaakt worden en goed onderhouden zijn.</p> <p>Natuur, groen en rust zijn kenmerken van een betekenisvolle, toffe plek en ook moeten er genoeg rust- of speelplekken komen.</p> <p>De kinderen vinden ook dat de paden regelmatig onderhouden moeten worden.</p> <p>Belangrijk is ook dat er een goed uitzicht is op het einde van het pad en dat er een veilige aansluiting is met de gewone weg.</p> <p>Vuilbakken en borden tegen hondendrollen zorgt ervoor dat de paden netjes blijven.</p> <p>Tot slotte is de verlichting belangrijk zodat de kinderen de paden ook kunnen gebruiken</p>

	als het donker is geworden.
Mobiliteit Brugse Poort Gent	De Brugse Poort is een zeer dicht bebouwde negentiende-eeuwse arbeiderswijk met een dominante woonfunctie en erg weinig publieke ruimte en publieke voorzieningen.
Gebruik	Veel (intergenerationeel) gebruik van de buitenruimte. Er wordt gewoon op straat gespeeld, gefietst... De ondervraagden personen hebben een goede kennis van de wijk. En de wijk wordt vooral te voet of met de fiets doorkruist.
Evaluatie	Vooraf de jonge kinderen waarderen de rust en het weinige verkeer van de Kastanjelaan. De Bevrijdingslaan daarentegen wordt meestal als een toffe straat gezien door de drukte en de actie. En hoewel hier veel en snel verkeer doorkomt, is oversteken geen groot probleem. Vooral het Boerderijpark en Luizengevecht heeft te kampen met het probleem van onveiligheid. Hetgeen vooral komt door de rondhangende oudere jongeren, druggebruik en geweld. Tenslotte worden verschillende andere straten gekenmerkt als saai.
Suggesties	Speelaanbiedingen zouden de saaiheid van sommige straten wegnemen. Ook het verhogen van verkeersveiligheid is belangrijk, hetgeen mogelijk gemaakt kan worden door sensibiliseringsacties. Ook wordt er een suggestie gedaan voor een (fiets)pad door de parken.
Mobiliteit Boechout beleving	Drie knelpunten van de fietsverbinding vanuit Boechout richting Vremde zijn, de spoorwegovergangen, de oversteek van de provinciesteenweg en het kruispunt Vremdesesteenweg/Gillegomstraat/Mussenhoevelaan.
Evaluatie	Behalve de verwachte opmerkingen over hoe lastig het is dat de overweg zo vaak gesloten is, toonden deze gesprekken ons dat de spoorwegoversteek op heel diverse manieren een potentiële conflictsituatie tussen auto's en fietsers vormt. De provinciesteenweg is een brede weg om over te steken en toch blijft het maar 20-24 seconden groen voor de voetgangers en fietsers. De oversteektijd is dus onvoldoende en moet dubbel zo lang worden. Ook vinden de kinderen het een weinig praktisch ingericht kruispunt. Bovendien maakt het drukke, snelle autoverkeer het kruispunt tot een gevaarlijke, wat enge plek. Ook het kruispunt van de Vremdesesteenweg kampt met problemen om voetgangers en fietsers veilig over te laten steken.
Knelpunten	Ondanks dat de bevroegde kinderen de mobiliteitssituatie op de gefietste route niet als buitengewoon gevaarlijk beschouwen, blijkt toch dat ze afwijkend, maar reeel gedrag vertonen op de fietsroute. Kinderen creëren vaak feitelijk een soort 'fietsopstelstroken' waar die er niet zijn. Kinderen fietsen over het voetpad, terwijl ze weten dat dit eigenlijk niet mag. Dit doen ze voor de eigen veiligheid of het eigen gemak. Ook rijden kinderen met meerderen naast elkaar om het gevaar van voorbijstekende auto's te vermijden.
Aantrekkelijkheid	Kinderen vinden een route vooral aantrekkelijk als hij veilig en toegankelijk is. Ook het feit dat de omgeving interessante activiteiten mogelijk maakt is een pluspunt. Dat kinderen niet als hinderlijk beschouwd, gecontroleerd of beperkt worden, zorgt voor aantrekkelijkheid. Verder vinden ze dat de plek doorheen de tijd interessant moet blijven.
Mobiliteit Jeugdlokaal Sint-Niklaas	Dit actieonderzoek bij de scouts in Sint-Niklaas is grotendeels volledig de mist in gegaan, waardoor het onderzoek zeer weinig resultaten heeft opgeleverd. Op sommige punten bleek de route naar het jeugdlokaal een ronduit gevaarlijke onderneming te zijn en de bevragingen op de stopplaatsen bleken allerminst een succes.

## 8. Publicaties op basis van hetzelfde onderzoek

/