

Visie en aanbevelingen

# JONGE WEGWETERS



## Inleiding

Jongeren verplaatsen zich elke dag van huis naar school, de sportclub en andere vrijetijdsbestedingen. Meer dan lagereschoolkinderen steken zij de gemeentegrenzen over en verplaatsen zich doorheen de vervoerregio's. Dit gaat voor de ene jongere makkelijker dan de andere.

Om een mobiliteitsbeleid te kunnen ontwikkelen dat rekening houdt met hun noden en behoeften, is het belangrijk in kaart te brengen **hoe de jongeren zich verplaatsen** en **hoe zij deze verplaatsing beleven**. Welke obstakels komen zij tegen? Hoe verplaatsen zij zich het liefst en is de drempel dus het laagst om zich op een duurzame en veilige manier te verplaatsen? Omdat zij meer afhankelijk zijn van actieve vervoersmiddelen en openbaar vervoer, is hun beleving erg waardevol. Het geeft je veel informatie over hoe je de mobiliteitsstructuur kan verbeteren voor jongeren, zodat zij zich veiliger, autonomer en duurzamer kunnen verplaatsen.

### Waarom is mobiliteit belangrijk voor jongeren?

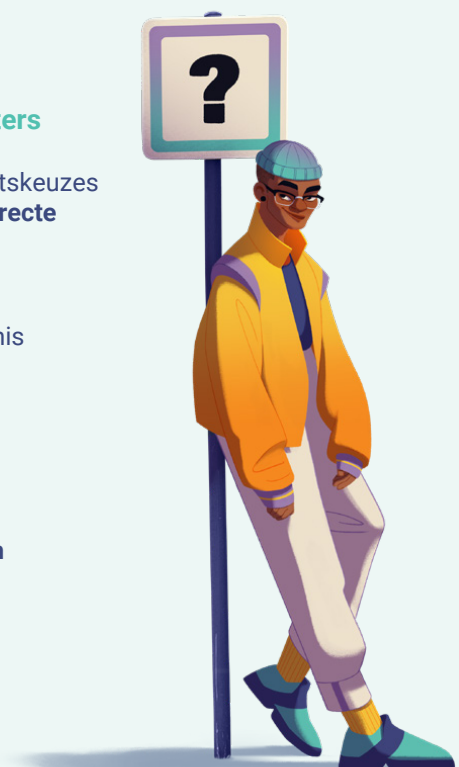
- ✦ Een kwalitatief georganiseerde mobiliteit biedt jongeren **mentale en fysieke ruimte**;
- ✦ Een goede mobiliteit geeft jongeren de kans zich **autonoom en zelfstandig te verplaatsen**, zonder afhankelijk te zijn van hun ouders of andere volwassenen;
- ✦ Jongeren zijn vaak op zoek naar **duurzame en betekenisvolle verplaatsingen**;
- ✦ Een duurzame mobiliteitsruimte is ruimte waar jongeren **kunnen, mogen, willen én durven** zijn.

### Leefwereldperspectief en participatieve aanpak van Jonge Wegweters

Jonge Wegweters vertrekt vanuit de leefwereld, verplaatsingen en mobiliteitskeuzes van jongeren. De methodieken en onderzoeksvragen zijn er op gericht de **directe beleving van jongeren** in kaart te brengen op een participatieve manier.

Door een traject uit te zetten op maat van de doelgroep en het stappenplan van Jonge Wegweters te volgen, zal de betrokkenheid en de mobiliteitskennis van de deelnemers vergroten. Jonge Wegweters gaat **écht met jongeren in dialoog** en resulteert in concrete aanbevelingen voor een veiligere lokale mobiliteitspraktijk en meer autonome verplaatsingen van jongeren.

In dit document stellen we enkele generieke aanbevelingen voor die jongeren uit de proeftuinen in Dilsen-Stokkem, Peer, Bornem, Mechelen en Kortrijk belangrijk vonden. Om de thema's lokaal verder **uit te diepen samen met de doelgroep**, inspireren we je met een lijstje van verdiepingsvragen en indicatoren voor lokaal jeugd vriendelijk mobiliteitsbeleid.



## Algemene aanbevelingen van Jonge Wegweters

Tussen 2020 en 2022 werden proeftuinen van Jonge Wegweters georganiseerd in Dilsen-Stokkem, Peer, Bornem, Mechelen en Kortrijk. De betrokken jongeren werkten diverse beleidsaanbevelingen uit. Hieronder lees je enkele generieke aanbevelingen en verdiepingsvragen voor een mobiliteitsbeleid dat rekening houdt met de leefwereld en noden van jongeren.

### Betrek jongeren bij lokaal en bovenlokaal mobiliteitsbeleid.

Jongeren worden graag betrokken bij het mobiliteitsbeleid, omdat het een grote impact heeft op hun leefwereld. Toch weten lokale besturen vaak niet goed hoe ze jongerenparticipatie rond het thema mobiliteit kunnen organiseren.

**Informeer jongeren correct** en laat hen kennis maken met nieuwe mobiliteitsconcepten zodat ze kunnen deelnemen aan het mobiliteitsdebat. Als jongeren merken dat er **echt naar hen geluisterd** wordt, groeit hun betrokkenheid. Het participatieproces is tegelijk een leerproces voor je jonge inwoners. Focus in de gesprekken niet enkel op infrastructurele verbeteringen, maar **daag de jongeren uit mee te denken** over verkeerseducatie, sensibilisering, handhaving, communicatie, gedragsverandering, modal shift, ...

**Plan een vervolgonderzoek** met dezelfde groep of juist met een andere steekproef van jongeren in al hun diversiteit. **Koppel de resultaten en indicatoren terug** naar de jongeren.

“Bedankt om naar ons te luisteren en ons au serieux te nemen.”

- Jonge Wegweter, Bornem

### Verdiepingsvragen en indicatoren:

- ✦ Worden jongeren structureel of regelmatig geïnformeerd en bevroegd in het kader van het mobiliteitsbeleid?
- ✦ Worden de methodieken aangepast aan de leefwereld van de jongeren en worden ze door hen mee geëvalueerd?
- ✦ Op welke termijn wordt een vervolgonderzoek bij jongeren ingepland? Dezelfde groep regelmatig bevragen of verschillende steekproeven bij jongeren in hun diversiteit?
- ✦ Wordt er regelmatig naar de jeugdraad teruggekoppeld over de ontwikkelingen in het mobiliteitsbeleid?
- ✦ Hoe worden de indicatoren en resultaten (op korte en middellange termijn) gecommuniceerd en mee opgevolgd door de jongeren?

## Ontwikkel een regionaal en verlicht fietsnetwerk langs de hotspots van jongeren.

De **fietsinfrastructuur verbeteren** is voor jongeren prioritair. De focus ligt op beter verlichte, (in elk seizoen) onderhouden en voldoende brede fietspaden afgescheiden van de rijbaan. Een fietsroute moet voornamelijk snel, veilig en comfortabel zijn. Ontwikkel een laagdrempelig systeem waarmee ook jongeren gebreken aan fietspaden kunnen melden en het proces van hun melding kunnen opvolgen.

**Ook fietsenstallingen** aan haltes en op plaatsen waar jongeren komen, is een belangrijke stap om jongeren op de fiets te krijgen en te houden. Richt een **fietsstratenzone** in waar verkeersregels worden gehandhaafd en de impact op kinderen en jongeren wordt gemonitord.

“Het positieve aan de mobiliteit in Peer is dat er veel fietsstraten zijn, dat er veel mogelijkheden zijn om je fiets te zetten, er is heel veel groen en vaak een goede afscheiding tussen de weg en het fietspad.”

- Jonge Wegweter, Peer

### Verdiepingsvragen en indicatoren:

- ✦ Is er (regionaal) in kaart gebracht waar jongeren 's avonds, 's nachts en 's ochtends fietsen?
- ✦ Op hoeveel kilometer van de belangrijke fietsroutes van jongeren is er een systeem voor verlichting?
- ✦ Op welke termijn wordt bijkomende verlichting voorzien? Welke verbindingen worden prioritair?
- ✦ Worden jongeren betrokken bij de evaluatie van de gekozen systemen?
- ✦ Op welke termijn worden missing links uit de fietsroutes weggewerkt?
- ✦ Is er een laagdrempelig systeem waarmee ook jongeren gebreken aan fietspaden kunnen melden? Binnen welke termijn worden gebreken opgelost?
- ✦ Hoeveel kilometer van de belangrijke fietsroutes in de gemeente hebben een comfortabele ondergrond om op te fietsen?
- ✦ Welke fietsroutes moeten prioritair worden (her)aangelegd? Op welke termijn wordt hier budget voor voorzien?
- ✦ Hoeveel veilige en kwalitatieve opbergplaatsen voor fietsen zijn er in de gemeente? Op welke termijn wordt budget vrijgemaakt voor bijkomende opbergplaatsen? Hoe wordt de nood aan fietsstallingen op hotspots in kaart gebracht? Welke stallingen moeten prioritair worden geoptimaliseerd of ingericht?
- ✦ Hoeveel kilometer fietsstraten worden ingericht en duidelijk gehandhaafd om een veilige fietsstratenzone te garanderen? Hoe worden de effecten en de impact op kinderen en jongeren gemonitord?



## Maak kruispunten en oversteekplaatsen overzichtelijk en conflictvrij.

De **snelheid van het gemotoriseerd verkeer** en de **verkeersdrukte** (voor en na school en op bepaalde hotspots) zijn de belangrijkste redenen voor het onveiligheidsgevoel bij jongeren. Ook kaarten jongeren aan dat de verschillende weggebruikers op kruispunten vaak onvoldoende zichtbaar zijn. Ze adviseren om de gevaarlijke oversteekplaatsen op te lijsten, te optimaliseren en extra veilige oversteekplaatsen, zebra's, lichten, fietsbruggen en – tunnels ... te installeren en **verkeersstromen te ontvlechten**. Maak een actieplan om alle kruispunten op het grondgebied conflictvrij te maken.

“Als je de gewestweg oversteekt moet je sowieso stoppen op de middenberm want het verkeer stopt nooit aan twee kanten tegelijk. De middenberm is gevaarlijk want er staat een verkeerspaal die het zicht hindert. Je kan niet goed zien of er auto's aankomen.”

- Jonge Wegweter, Dilsen-Stokkem

### Verdiepingsvragen en indicatoren:

- ✦ Is er een verlichte en overzichtelijke oversteekplaats op alle plekken die belangrijk zijn voor jongeren, en waar de verkeerssituatie onveilig is zonder oversteekplaats? Denk aan scholen, jeugdverenigingen, plaatsen waar regelmatig feesten/ fuiven doorgaan...
- ✦ Worden de jeugdraad en andere jongeren betrokken bij de keuze van plaatsen waar een oversteekplaats een meerwaarde zou zijn en hoe de inrichting er best uitziet voor hen?
- ✦ Is er een actieplan om alle kruispunten op het grondgebied conflictvrij te maken? Op welke termijn wordt dit plan uitgevoerd? Hoe worden jongeren betrokken bij de opvolging van het actieplan?
- ✦ Is er een inventaris van kruispunten waar overzicht een knelpunt is? Zijn daar acties aan gekoppeld, uitvoeringstermijnen en budget?
- ✦ Kunnen jongeren dit soort knelpunten op een laagdrempelige manier doorgeven aan het lokaal bestuur?
- ✦ Is er een inventaris van oversteekplaatsen waar comfort een knelpunt is? Zijn daar acties aan gekoppeld, uitvoeringstermijnen en budget?

## Investeer in betrouwbaar openbaar vervoer en aantrekkelijk vervoer op maat.

Jongeren klagen de **onbetrouwbaarheid** van het openbaar vervoer aan en ervaren drempels om het openbaar vervoer te nemen. Dit kan te maken hebben met **onervarenheid in het nemen van openbaar vervoer**, maar ook met het **gebrek aan informatie**. Zelfstandige verplaatsingen bij activiteiten 's avonds of in het weekend zijn niet evident. Omwille van de afstand, het weer of het veiligheidsgevoel willen of mogen jongeren (vooral meisjes) zich niet met de fiets naar een fuif begeven en vragen ze **vervoer op maat**. Ontwikkel, test en evalueer samen met hen de mogelijkheden voor occasioneel nachtvervoer, mét thuiskomgarantie.

“Ik weet niet eens hoe het werkt om een busticket te kopen? Wij kijken nooit naar de bussen, dat is te ingewikkeld.”

- Jonge Wegweter, Mechelen.

### Verdiepingsvragen en indicatoren:

- ✦ Welke stappen worden genomen om het OV-plan/busplan (regionaal) te optimaliseren? Hoe worden piekmomenten gemonitord en hoe worden jongeren hierbij betrokken?
- ✦ Is er een gebruiksvriendelijke informatiezuil of app waar jongeren alle informatie over hun busverbindingen in real time kunnen opvolgen?
- ✦ Wordt de vraag naar nachtvervoer en busverbindingen tussen de dorpskernen meegenomen naar de vervoerregio? Welke verdere stappen worden hierrond gezet?
- ✦ Op welke manier worden de tevredenheid en het veiligheidsgevoel van jongeren gemeten en opgevolgd? Welke plaats hebben hygiënemaatregelen en hun effecten in deze kwalitatieve bevraging (belangrijk sinds corona)?
- ✦ Hoeveel bushokjes en wachtruimtes zijn overdekt en voldoende verlicht? Zijn hier acties aan gekoppeld, uitvoeringstermijnen en budget?
- ✦ Is er voor klachten een laagdrempelig en klantvriendelijk meldings- en opvolgingssysteem op maat van jonge gebruikers?
- ✦ Worden nieuwe vormen van vervoer op maat en oplossingen voor de laatste kilometer ontwikkeld en geëvalueerd samen met jongeren?
- ✦ Monitor het gebruik en de tevredenheid van jongeren over openbaar vervoer en onderneem actie om het openbaar vervoerplan regionaal te optimaliseren.



## Creëer Hoppinpunten en deelmobiliteit die voldoen aan de noden van jongeren.

Voor jongeren zijn een **kwalitatieve en veilige publieke ruimte** en **hedendaagse mobiliteitsoplossingen** vaak onlosmakelijk met elkaar verbonden. Een juist gelokaliseerd en goed ingericht Hoppinpunt komt tegemoet aan de nood aan wachtruimte waar jongeren kunnen, willen en mogen komen en die voor hen betekenisvol zijn.

Jongeren hebben veel vragen over deelmobiliteit en de **wildgroei aan deelsystemen**. Toch biedt deelmobiliteit ook voor jongeren enorme kansen om hun zelfstandigheid te vergroten en vervoersarmoede te bestrijden. Onderzoek de (potentiële) mobiliteitsnoden van jongeren en bied deelmobiliteitssystemen aan die betaalbaar en toegankelijk zijn. Gedeelde mobiliteitsmodi vormen vaak een oplossing voor de laatste kilometer na het openbaar vervoer.

“We willen dat er naast een  
 informatiezuil ook een app komt. Deze  
 app geeft de uurregeling en prijzen  
 van het openbaar vervoer weer en de  
 beschikbaarheid van deelmobiliteit bv.  
 steps, fietsen en scooters. Er zouden  
 ook oplaadkabels moeten komen voor  
 de gsm. We willen graag bankjes voor  
 mensen die moeten wachten, licht dat ‘s  
 avonds aangaat en bomen en struiken  
 zodat het gezelliger wordt.”

- Jonge Wegweter, Mechelen

### Verdiepingsvragen en indicatoren:

- ✦ Hoe worden jongeren betrokken bij de locatiekeuze en inrichting van Hoppinpunten?
- ✦ Hoe worden de mobiliteitsopties gecommuniceerd, geëvalueerd en geoptimaliseerd met en door jongeren?
- ✦ Voldoet deelmobiliteit in de gemeente aan de noden van jongeren (die geen gebruik kunnen maken van een auto)?
- ✦ Wordt de toegankelijkheid en kostprijs afgestemd op jongeren? Is er een kortingstarief voor jongeren?

## Ontwerp een duidelijk leesbare en consequente verkeersruimte.

Jongeren vinden het belangrijk dat **verkeersinrichting eenduidig** is en de mobiliteitsruimte zo is ingericht dat gebruikers van verschillende vervoersmiddelen automatisch weten wat **hun plek op de weg** is. Ook verkeerssignalisatie moet voldoende duidelijk zijn. Ze vragen eenvormige en rode fietspaden zodat de plaats om te fietsen voor zowel fietser als automobilist duidelijk is. Betrek jongeren structureel bij ontwerp en evaluatie van nieuwe of vernieuwde verkeerssituaties.

“Op dit kruispunt wil ik niet meer fietsen.  
 Ik weet oprecht niet waar ik moet  
 staan. Er is een stopstreep, en dan nog  
 een fietsvak en nog een stopstreep,  
 wel 5 stopstrepen achter elkaar. Ik heb  
 het gevoel dat ik altijd en overal in het  
 midden van het kruispunt sta, en in de  
 weg als auto’s afslaan.”

– Jonge Wegweter, Kortrijk

### Verdiepingsvragen en indicatoren:

- ✦ Wordt het onderhoud van de fietspaden en signalisatie (rode kleur, zebrapaden, ...) structureel opgevolgd?
- ✦ Hoe worden jongeren structureel betrokken bij ontwerp en evaluatie van nieuwe of vernieuwde verkeerssituaties? Waar kunnen jongeren meldingen doen?
- ✦ Worden jongeren geïnformeerd over het correct gebruik van nieuwe of gewijzigde verkeerssituaties?





## Informeer en sensibiliseer alle weggebruikers over de verkeersregels.

Het is voor de jongeren niet altijd duidelijk hoe ze zich in bepaalde verkeerssituaties moeten gedragen. Bijvoorbeeld kruispunten, rotondes en pleinen zijn verwarrend. Jongeren vragen **sensibilisering van alle gebruikersgroepen**. Het lokale bestuur informeert, sensibiliseert en controleert best op maat van kinderen, jongeren, volwassenen, ... en gaat met hen in dialoog.

“We willen meer uitleg op school over het  
 verkeer. Het moeten actieve lessen zijn dat  
 je zelf ook iets kan doen. Bijvoorbeeld de  
 veilige fietsroutes leren kennen en samen  
 fietsen.”

– Jonge Wegweter, Kortrijk

### Verdiepingsvragen en indicatoren:

- ✦ Bestaat er een lokale strategie om doelgroepen op hun maat te informeren en sensibiliseren over verkeerssituaties en -regels?
- ✦ Worden er aantrekkelijke en activerende leermomenten aangeboden waarin jongeren nieuwe verkeerssituaties of alternatieve fietsroutes al doende leren gebruiken?
- ✦ Worden jongeren betrokken bij de manier waarop aan verkeerseducatie wordt gedaan?

