



Mobiliteitsonderzoek

Jeugdraad Puurs-Sint-Amands

26-7-2021

 www.bataljong.be

ACHTERGROND

De gemeente Puurs-Sint-Amands stelde het kwantitatieve luik uit het contract PB-2018-020 uit. Dit kaderde in een groepstraject rond belevingsonderzoek, gebaseerd op de Jeugdmonitor van de Vlaamse overheid. Samen met Bataljong werd overeengekomen om de focus te verscherpen en een uitgebreider belevingsonderzoek bij jongeren te doen rond mobiliteit in 2021.

Mobiliteit is een actueel thema voor de jeugdraad van Puurs-Sint-Amands. Voor het lokaal bestuur vormt dit mobiliteitsonderzoek bij jongeren een aanvulling op het grotere mobiliteitsonderzoek, bij de brede bevolking.

Bataljong biedt begeleiding bij de opmaak van het plan van aanpak en de uitwerking van de methodieken voor het belevingsonderzoek. Het belevingsonderzoek wordt gevoerd door de gemeente, (via de jeugdraad. Bataljong analyseert de resultaten van het belevingsonderzoek en schrijft op basis van het belevingsonderzoek conclusies, beleidsaanbevelingen en een voorzet voor indicatoren uit.

In januari 2021 gaat het project van start met het contacteren van de middelbare scholen, om te polsen wie interesse heeft om mee te stappen in het traject. Leerkrachten kunnen kiezen hoe intensief ze het project aanpakken: laten ze de leerlingen enkel hun input doen, of koppelen ze daar ook denksessies aan? Uiteindelijk stapt één leerkracht van SJABI mee in het project.

Het inhoudelijke werk wordt verzet door de jeugdraad: in drie sessies gaan zij aan de hand van verschillende methodieken aan de slag met de ingegeven verplaatsingen, om op het einde van het traject, in juli 2021, te komen tot aanbevelingen voor het mobiliteitsbeleid.

Ilse Holvoet • Breed jeugdbeleid en procesbegeleiding

Bataljong vzw • Ossenmarkt 3 • 2000 Antwerpen

03 740 76 42 • ilse.holvoet@bataljong.be • www.bataljong.be



INHOUDSOPGAVE

Mobiliteitsonderzoek	0
<i>Jeugdraad Puurs-Sint-Amands</i>	<i>0</i>
<i>Wat voorafging: onderzoek Jeugdmonitor</i>	<i>3</i>
Hoe ga jij naar school?	3
Hoe ga jij naar je hobby's?	4
Wat vind jij van jouw buurt?	4
Verloop van het traject	5
<i>Pre-sessie: uitleg gebruik Fietstrack, 1 april 2021</i>	<i>5</i>
<i>Sessie 1 jeugdraad, digitaal, 29 april 2021</i>	<i>6</i>
Stellingenspel	7
Bekijken input Fietstrack	8
Kennismaking met mobiliteitsconcepten	8
Uitleg gebruik Fietstrack	10
<i>Ingeven verplaatsingen thuis – school – vrije tijd</i>	<i>10</i>
<i>Sessie 2 jeugdraad, digitaal, 19 mei 2021</i>	<i>14</i>
Lokale cases voorleggen	15
Buurttocht	16
<i>Sessie 3 jeugdraad, fysiek, 26 juni 2021</i>	<i>17</i>
Voorstellen van beleidsaanbevelingen	19
Beleidsaanbevelingen prioriteren	20
Beleidsaanbevelingen uitwerken	20
Zorg voor goed verlichte, effen fietspaden die afgescheiden zijn van het gemotoriseerd verkeer	21
Zorg voor verlichte en overzichtelijke oversteekplaatsen, apart voor voetgangers en fietsers	22
Pas verkeersinrichtingen aan zodat ook minder mobiele personen zich gemakkelijk kunnen verplaatsen	23
‘Het grote busplan’: optimaliseer de bruikbaarheid van het openbaar vervoer voor jongeren	24
Conclusies en aanbevelingen	27

Wat voorafging: onderzoek Jeugdmonitor

In 2019 stapt Puurs-Sint-Amands in in een **groepstraject rond belevingsonderzoek**. Het verzamelen van data over de beleving van de gemeente gebeurt via de Jeugdmonitor¹, een online bevragingstool die de Vlaamse overheid ter beschikking stelt van steden en gemeenten. Met de tool kunnen ze groepen kinderen en tieners vanaf het derde leerjaar tot en met het tweede middelbaar bevragen over hoe zij wonen en leven in hun buurt, stad of gemeente ervaren. De tool is opgebouwd rond drie thema's: spelen, buiten zijn, dingen doen met je vrienden; iets doen voor andere mensen, zorgen voor mijn buurt; Mijn school en hobby's. Bataljong analyseert de input voor Puurs-Sint-Amands en levert een rapport af.

2.105 kinderen en jongeren in de leeftijdscategorie van het derde leerjaar tot het tweede middelbaar vullen de vragenlijsten in, of 71% van het totale aantal kinderen en jongeren binnen deze leeftijdsgroep en op dat moment woonachtig in Puurs-Sint-Amands. Hieronder leest u de resultaten van de vragen met een link naar mobiliteit.

Hoe ga jij naar school?

Deze vragen werden ingevuld door iets meer dan 1.000 kinderen uit het 5^e en 6^e leerjaar en tieners uit het 1^e en 2^e middelbaar.

Op het moment dat tieners de overstap maken naar het secundair onderwijs, maken ze veel vaker zelfstandig de verplaatsing tussen thuis en school: in het lager onderwijs gaat 40% **zonder mama of papa** naar school, in het secundair onderwijs loopt dit aandeel op tot 64%. Het **verkeer in de buurt van lagere scholen** wordt door de kinderen zelf vaker als veilig ervaren dan bij secundaire scholen.

Naarmate kinderen ouder worden, mogen ze iets vaker zelf naar speelplekken gaan in hun buurt: 36% van de kinderen uit het 3^e en 4^e leerjaar mag deze verplaatsing alleen maken ten opzichte van 45% van de tieners. **Kinderen en tieners mogen zich dus in grotere mate zelfstandig verplaatsen naar school dan naar speelplekken in hun buurt.**

Daar waar in het lager onderwijs nog 42% nooit **te voet** naar school gaat, groeit dat aandeel in het secundair onderwijs naar 87%. Zo'n 13% kan toch nog te voet naar de secundaire school. Scholieren uit het secundair onderwijs worden veel minder met de **auto** naar school gebracht dan leerlingen uit het lager onderwijs: van de lagerschoolkinderen zegt 39% niet met de auto gebracht te worden, bij de tieners loopt dat aandeel op tot 69%. In het lager onderwijs wordt amper gebruik gemaakt van de **bus**, eens in het secundair onderwijs speelt de bus een veel grotere rol in de verplaatsing tussen thuis en school.

Eens de tieners naar het secundair onderwijs gaan, gaan ze vaker **samen met vrienden naar school**: 75% antwoordt positief, ten opzichte van 22% van de lagerschoolkinderen. Het aandeel kinderen dat **alleen naar school** gaat daalt naarmate ze ouder worden. Dit kan in relatie gebracht worden met de vaststelling dat tieners deze verplaatsing vaker samen met vrienden maken.

¹ <https://www.jeugdmonitor.vlaanderen.be>

Hoe ga jij naar je hobby's?

Deze vragen werden ingevuld door iets meer dan 1.000 kinderen uit het 5^e en 6^e leerjaar en tieners uit het 1^e en 2^e middelbaar.

Een goeie twee derden van de kinderen en tieners blijft niet thuis voor een hobby, dus zal zich verplaatsen. Een vierde van de kinderen en jongeren verplaatst zich soms of altijd **te voet** naar hun hobby. Dat aandeel daalt als ze de overstap maken naar het secundair onderwijs. **De fiets en de step** zijn populairder als vervoermiddel naar hobby's: de helft van de kinderen en jongeren gebruikt soms of altijd altijd deze vervoermiddelen. De **auto spant de kroon** met 77%. De **bus** wordt slechts **sporadisch** gebruikt: 95% zegt niet met de bus naar een hobby te gaan.

Iets meer dan de helft van de kinderen en tieners gaat **niét alleen** naar een hobby. Ook iets meer dan de helft gaat soms of altijd **met vrienden** naar een hobby. Dat aandeel stijgt van 44% bij de kinderen naar 60% bij de tieners.

Wat vind jij van jouw buurt?

Deze vragen werden ingevuld door iets meer dan 1.400 kinderen uit het 3^e tot 6^e leerjaar en tieners uit het 1^e en 2^e middelbaar.

Een vijfde van de kinderen en tieners, van het 3^e leerjaar tot het 2^e middelbaar, vindt niét dat er te veel **auto's geparkeerd** staan. 38% vindt dat dit wél het geval is, 41% 'een beetje'. 60% van de lagereschoolkinderen en 70% van de tieners zegt **veilig te kunnen wandelen**. De helft van de kinderen uit het 3^e en 4^e leerjaar vindt dat de **auto's te snel rijden**, bij het 5^e en 6^e leerjaar groeit dat aandeel tot 60%. Bij de tieners zakt het weer, naar 56%. 82% van de kinderen uit het 3^e en 4^e leerjaar vindt de **straten in Puurs-Sint-Amands mooi**, van de kinderen en tieners van het 5^e leerjaar tot het 2^e middelbaar vindt 71% dat ook.

Verloop van het traject

Pre-sessie: uitleg gebruik Fietstrack, 1 april 2021

Om een zicht te krijgen op hoe jongeren zich in en rond Puurs-Sint-Amands verplaatsen naar school en in hun vrije tijd, en hoe ze deze routes beleven, kiezen we ervoor om hen zelf deze verplaatsingen te laten digitaliseren. We maken hiervoor gebruik van de Fietstrack en de Fietsbarometer, platformen van het Instituut Duurzame Mobiliteit, en kunnen voor de technische ondersteuning rekenen op een team van studenten van Universiteit Gent.

- De jongeren die via de jeugdraad deelnemen aan het project, voeren de gegevens over hun verplaatsingsgedrag als eerste in op de Fietstrack. Na sessie 1 vragen zij aan de leden van hun vereniging om hetzelfde te doen. Tim Van Gool, doelgroepencoördinator, begeleidt de jeugdraad.
- In SJABI ging een leerkracht aan de slag met de Fietsbarometer.
- Sara Van de Velde, deskundig medewerker GIS, voegde beide kaarten samen.
- Joop Wauters, mobiliteitsambtenaar, maakt de vertaling van de input van de jongeren naar het mobiliteitsbeleid.

Op de website van het digitale platform beantwoorden de jongeren eerst een **vragenlijst** over hun verplaatsingsgedrag en visie op veiligheid in het verkeer. Vervolgens duiden ze al hun **routes** aan in functie van school, vrije tijd, uitgaan of familie en vrienden. Bij elk trajectonderdeel duiden de jongeren aan met welk **vervoersmiddel** ze dit deel van het traject afleggen, hoe **fietsveilig** zij dit traject vinden en welke **fietsinfrastructuur** er voorzien is. De gegevens van alle deelnemers worden op de Fietstrack onmiddellijk toegevoegd aan een syntheseskaart, waardoor de meest (on)veilige lijnen of punten meteen zichtbaar worden.

Om ook de verplaatsingen naar vrijetijdsactiviteiten die niet kunnen doorgaan vanwege corona, worden de jongeren gevraagd om ook deze, momenteel **fictieve, verplaatsingen** in te geven. Het gaat dan bijvoorbeeld om hoe ze zich verplaatsen naar een fuif.

De **Fietsbarometer** is een initiatief van de Universiteit Gent waarbij jongeren hun woon-school fietsroutes kunnen digitaliseren en de fietsveiligheid ervan beoordelen in een GIS. De bedoeling is om de jongeren een stem in het lokale mobiliteitsdebat te geven. Voor het project Jonge Wegweters van Bataljong ontwikkelden de makers met de **Fietstrack** een spin-off waarin jongeren niet alleen hun woon-school routes konden ingeven, maar ook routes afgelegd tijdens de vrije tijd en in het kader van uitgaan. Daarenboven gaat het niet alleen om fietsverplaatsingen. De jongeren kunnen routes digitaliseren die ze afleggen met eender welk vervoersmiddel. Bij elke route krijgen ze vragen over de fietsinfrastructuur en de fietsveiligheid op die weg. De focus blijft dus liggen op fietsveiligheid.

Sessie 1 jeugdraad, digitaal, 29 april 2021

Aan sessie 1 nemen 20 jongeren deel:

Naam	Vereniging
Axelle Maas	Chiro Oppuurs
Ayse Aslan	Selam Meisjes
Devlin Van Gijssel	Chiro Puurs
Elias	JNM Klein-brabant
Herremans Robbe	Chiro Puurs
Inias Van Ingelgom	Scouts Zevensprong Kalfort / Bestuur Jeugdraad
Ismail Cebeci	Selam Jongeren
Jens Van Hemelryck	jeugdhuis 't Schuur
Kirsten Van den Bossche	Chiro Lippelo
Lauren Vertongen	Chiromeisjes Kalfort
Lien Wachters	Don Bosco scouts Ruisbroek
Lotte Van Assche	Chiro meisjes Sint-amands
Louise	Roodkapjes KSA Puurs
Luka Claeys	KSA Puurs
Muhammed Ersoy	selam jongeren
Nette Temmerman	Chiro Liezele
Pol Van Ranst	KSA Sint-Pieter Puurs
Ronald Leyman	JNM Klein-Brabant
Seppe Lamberts	Chiro Breendonk / Jeugdhuis 't Schuur
Simon Lejon	Chiro jongens Sint-Amands
Yanka	Chiromeisjes kalfort

De onderdelen van deze sessie zijn:

- Een stellingenspel
- Bekijken eerste input Fietstrack
- Kennismaking met enkele mobiliteitsconcepten
- Uitleg gebruik Fietstrack

Wat hebben we geleerd uit sessie 1?

- *De jongeren in de jeugdraad verplaatsen zich veel en graag met de fiets, liefst met vrienden. Daarbij zijn effen, brede en van het gemotoriseerd verkeer afgescheiden fietspaden en verlichting heel belangrijk.*
- *De eigen auto heeft zeker ook zijn plaats en mag niet teveel beknot worden, ook niet ten voordele van fietsers.*
- *Het openbaar vervoer komt nauwelijks aan bod. Voor de jeugdraadleden is de fiets veel makkelijker en betrouwbaarder.*



Stellingspel

Na het lanceren van enkele stellingen via Slido, gaan de jongeren in break-outrooms aan de slag rond de stellingen in Google Jamboard. Daarna lichten de groepjes kort toe waarover ze gesproken hebben.

fietske en
met
vrienden

Hoe zou jij het liefst naar een fuif gaan?

De meeste jongeren in de jeugdraad zouden liefst met de fiets naar een fuif gaan, of te voet. Liefst in het gezelschap van vrienden.

Genoeg
plaats om
me 2 te
fietsen

Wat maakt een route voor jou aantrekkelijk?

De voorkeur van de jongeren gaat naar een korte en rustige route, met een duidelijke en aparte plaats voor fietsers. De snelheid van de route wordt door iets minder jongeren aangegeven.

Spoorwegroute
Sint-Amunds-Ruisbroe
k deffig heraanleggen
met goele asfalt en
deffige verlichting
(die niet om 12u 's
nachts uitgaat)

Als je burgemeester was, wat zou je direct veranderen?

De jongeren zouden direct werken aan de fietspaden: gebreken fixen, aparte fietspaden aanleggen of fietspaden duidelijker zichtbaar maken.
Meer en betere verlichting die langer dan middernacht blijft branden.
Kruispunten veiliger maken, bijvoorbeeld door meer overzicht te creëren.



Zou je nog fietsen als je een auto had?

De meerderheid van de jongeren zou zeker nog fietsen als ze een auto hadden. Een aantal jongeren benoemen de fiets expliciet als alternatief voor de auto als ze een glaasje willen drinken.
Sommige jongeren zeggen dat ze minder zouden fietsen. Een aantal zou toch de auto nemen als het slecht weer is en/ of de afstand groter wordt.

Ik verplaats me het liefst samen met vrienden

Het samen met vrienden fietsen staat buiten kijf voor de jongeren van de jeugdraad: het is leuker, veiliger, gezelliger, aangenamer. Vooral als het ver fietsen is.

Puurs is bereikbaar,
Sint-Amunds minder
(verbinding
puurs-Antwerpen is
goed maar
sint-amunds-puurs
minder)

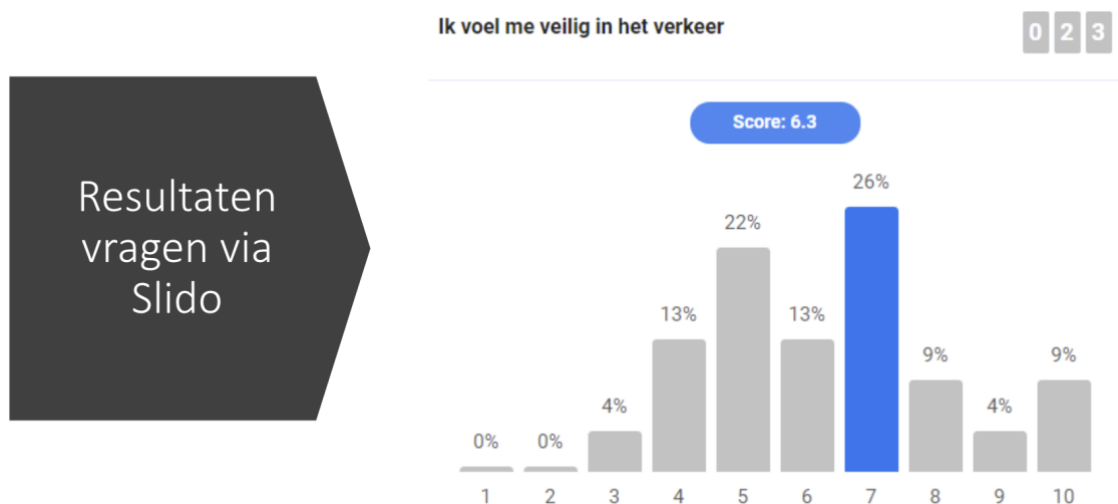
Puurs-Sint-Amunds is slecht bereikbaar

Met de verbindingen tussen de dorpskernen zit het volgens de jongeren wel goed. Met de fiets geraak je makkelijk overal. Ook met de auto is Puurs-Sint-Amunds goed bereikbaar, bijvoorbeeld via de N16 en binnen de gemeente. Op vlak van openbaar vervoer vragen de jongeren een betere verbinding tussen Puurs en Sint-Amunds.



Ik voel me veilig in het verkeer (als)...

De jongeren van de jeugdraad voelen zich veilig in het verkeer als er niet veel autoverkeer is, en als die auto's rustig rijden. Ook hier komen de afgescheiden fietspaden en de verlichting aan bod. Iemand voelt zich veiliger in de auto dan op de fiets.



Ik geraak overal waar ik wil

Geraken waar je wil is geen issue, behalve met het openbaar vervoer. Iemand geeft aan lang te moeten stappen van/ naar de halte.

Bekijken input Fietstrack

In een tweede deel wordt het voorlopige rapport van de Fietstrack overlopen. Na deze bijeenkomst kunnen de jeugdraadleden en leden van de jeugdverenigingen nog verder hun verplaatsingen ingeven.

Kennismaking met mobiliteitsconcepten

De jeugdraadleden zijn niet laaiend enthousiast over de mobiliteitsconcepten. Wat zij vooral naar voren halen als het gaat over fietsmobiliteit, is de vraag naar verlichting.

Mobipunt/ Hoppinpunt

Een mobipunt of Hoppinpunt is een plaats waar verschillende vervoersmogelijkheden en diensten aangeboden worden die op elkaar afgestemd zijn. Op een Hoppinpunt kan een mix van diensten worden aangeboden zoals: treinstation, bushaltes, parkeerplaatsen, fietsenstallingen, elektrische laadpalen, deelwagens, taxi's, wachtruimtes... Belangrijk hierbij is dat de verschillende mogelijkheden op elkaar afgestemd zijn: de bustijden zijn bijvoorbeeld afgestemd op de trein.

Voor de jongeren lijkt het station van Puurs al op een mobipunt. Wel kunnen de dienstregelingen van het openbaar vervoer beter op elkaar afgestemd worden. Een fiets kunnen huren zou een meerwaarde kunnen zijn. Iemand denkt dat een hoppinpunt niet echt nodig is.

Autodelen

Bij autodelen betaal je voor een auto en de kilometers die je aflegt op basis van het gebruik. Je bezit de auto zelf niet. Meestal reserveer je de auto via een app. Er bestaan deelsystemen die werken met vaste standplaatsen voor de auto's, maar ze kunnen bijvoorbeeld ook gewoon verspreid staan in de gemeente. Je vindt de locatie dan via de app. Voorbeelden van autodeelplatformen zijn Cambio, Partago, Drivy, Zen Car...

Er is weinig animo voor autodelen: voor dagelijks vervoer is een eigen auto handiger. Met een deelauto ben je te afhankelijk van de beschikbaarheid van wagens en de afstand er naartoe.

Deelfietsen

Bij deelfietsen gebruik je een fiets wanneer je hem nodig hebt. Je bezit de fiets niet. Je betaalt soms per kilometer of per tijdslot. Meestal reserveer je de fiets via een app. Er bestaan deelsystemen die werken met vaste standplaatsen voor de fietsen, maar ze kunnen bijvoorbeeld ook gewoon verspreid staan in de gemeente. Je vindt de locatie dan via de app. Voorbeelden van deelfietsen zijn Velo (stad Antwerpen), Blue-bike (treinstations), Mobit...

Deelfietsen in Puurs-Sint-Amands lijkt handiger voor mensen die op bezoek komen, niet zozeer voor de inwoners zelf.

Fietsostrade

Een fietsostrade of fietssnelweg is een fietspad op grotere schaal, om fietsverkeer tussen steden sneller en gemakkelijker te maken. De verbindingen gaan zoveel mogelijk in rechte lijn, net zoals bij een autosnelweg.

Geen opmerkingen.

Fietsstraat

In een fietsstraat mogen fietsers de hele breedte van de rijbaan in hun rijrichting gebruiken en mogen ze niet ingehaald worden door gemotoriseerde voertuigen. De maximumsnelheid is 30km/u.

Iemand doet een suggestie voor de Hoogstraat, maar een tegenvoorstel is het weghalen van de parkeerplaatsen die half op de straat komen. Zo krijgen de fietsers daar al meer plaats.

Een andere jongere vindt de fietsstraat geen handig concept: het stropt het verkeer alleen maar op omdat auto's niet mogen inhalen. Deze persoon zou eerder inzetten op goede fietspaden.

Nachtvervoer

Dienst waarbij buiten de normale uurregeling van het openbaar vervoer een aangepaste avond- of nachtdienst voorzien wordt. Deze dienst staat vaak in het kader van uitgaan en is daarom meestal beperkt tot het weekend of tot bepaalde evenementen. Bijvoorbeeld nachtbusen van De Lijn, Noctis, fuifbussen...



Geen opmerkingen.

Woonerf

Op een woonerf mogen voetgangers de hele breedte van de weg gebruiken en mogen auto's maximum 20km/u rijden. Bestuurders moeten extra voorzichtig zijn voor spelende kinderen. Een woonerf kan zowel toegepast worden op één woonstraat als op een heel dorpscentrum.

'Dit kan handig zijn in woonwijken waar veel kinderen wonen en spelen, maar niet in de echte woonkernen, want dat stropt het verkeer ook op.'

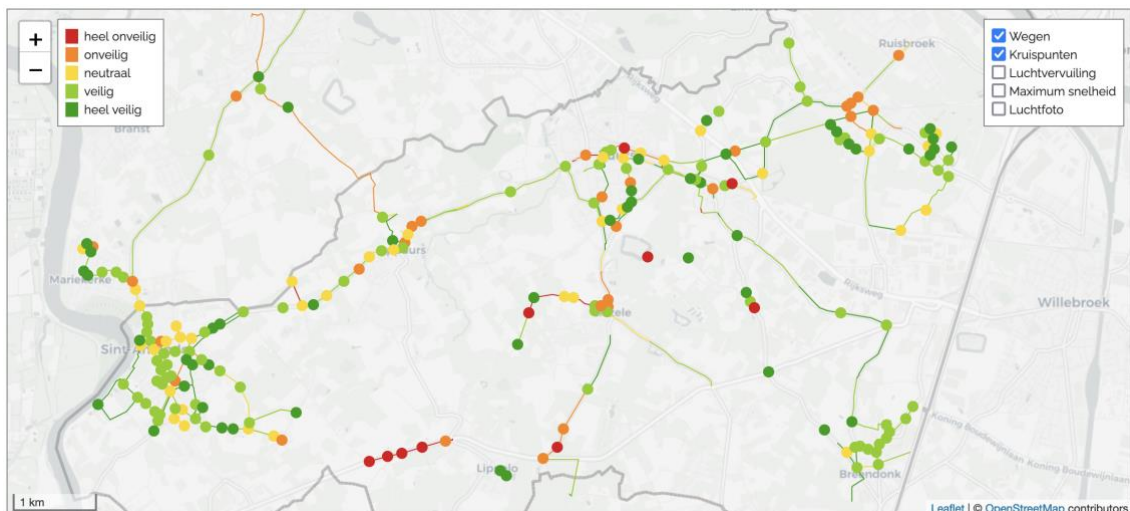
Uitleg gebruik Fietstrack

Op het einde van de jeugdraad krijgen de jeugdraadleden uitleg om de leiding en de oudste leden van hun vereniging te helpen om tegen 22 april minimaal twee vrijetijdsroutes in te geven. Een sterkte in coronatijd is dat deze activiteit ook helemaal online kan.

Ingeven verplaatsingen thuis – school – vrije tijd

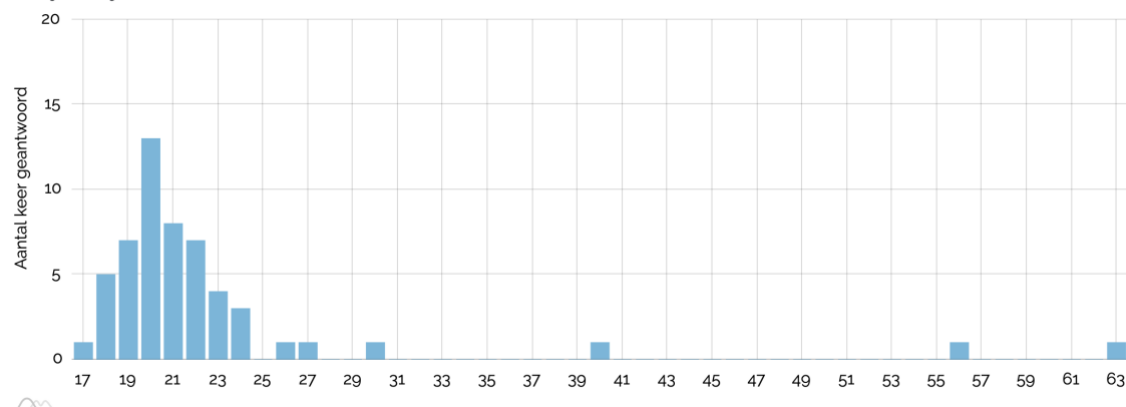
Tussen sessie 1 en sessie 2 geven nu ook de leden van de verenigingen hun verplaatsingen in via het platform van de Fietstrack. 34 personen geven uiteindelijk hun verplaatsingen in via de Fietstrack. In SJABI vullen 230 leerlingen de Fietsbarometer in.

Het Fietstrack-platform genereert een rapport over de input van de deelnemers. Hieronder ziet u enkele fragmenten uit dat rapport. De laatste afbeelding is een fragment uit de kaart waarop de resultaten uit de Fietstrack en de Fietsbarometer zijn samengevoegd.



Figuur 1 - Kaart Fietstrack o.b.v. de input van 34 gebruikers

Wat is je leeftijd?



Figuur 2 - Leeftijd gebruikers Fietstrack

Fietsveiligheid langs wegen



gemiddelde score op 100 die deelnemers gaven aan de fietsveiligheid van de **wegen**.

Algemene fietsveiligheid



gemiddelde score op 100 die deelnemers gaven aan de fietsveiligheid.

Fietsveiligheid op kruispunten



gemiddelde score op 100 die deelnemers gaven aan de fietsveiligheid van de **kruispunten**.

Figuur 3 - Scores fietsveiligheid uit rapport Fietstrack

Beschermende kledij



18 %

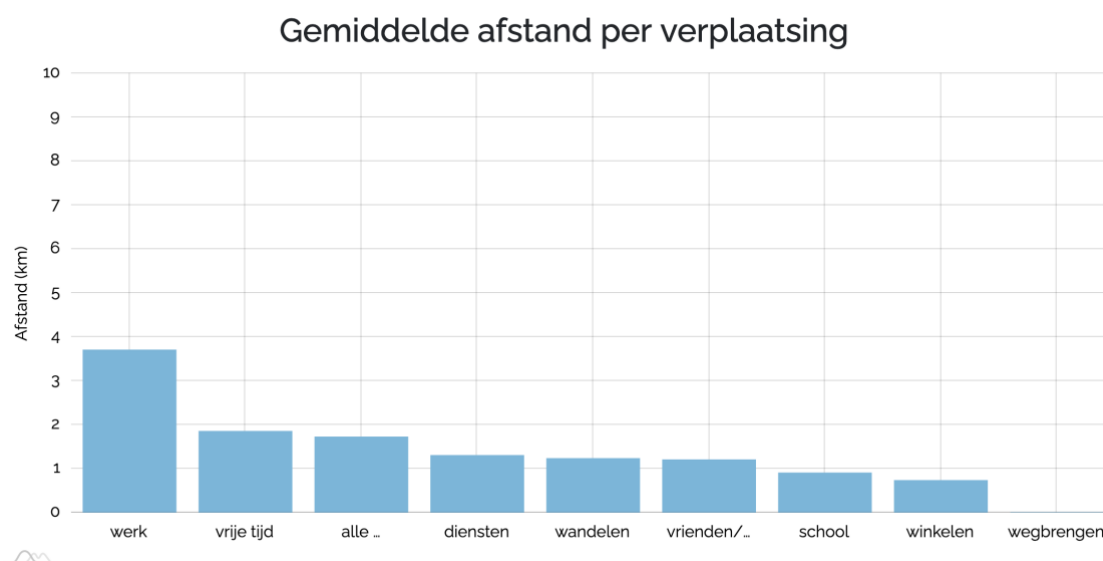
van de **deelnemers** van het project draagt **fluorescerende kledij** bij het fietsen.



6 %

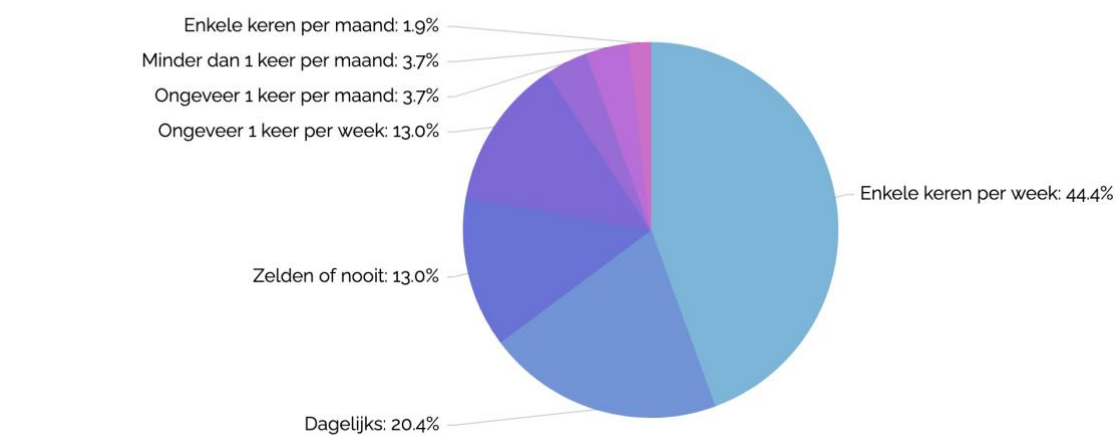
van de **deelnemers** van het project draagt een **helm** bij het fietsen.

Figuur 4 - Gebruik van beschermende kledij bij het fietsen uit rapport Fietstrack



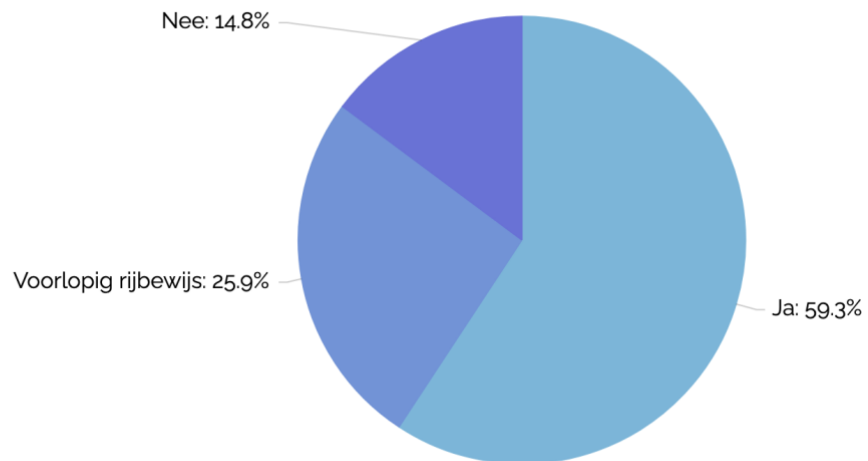
Figuur 5 - Gemiddelde afstand per verplaatsing ingegeven via de Fietstrack

Hoe vaak rijd je met de fiets?



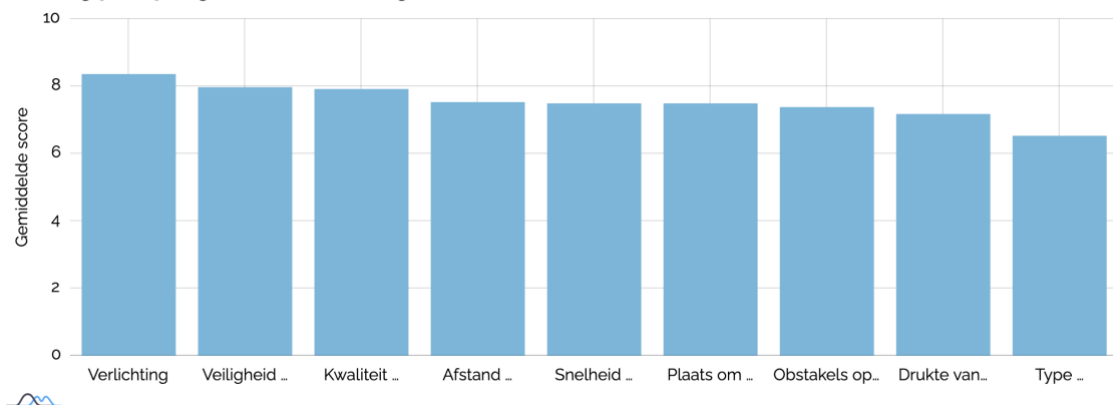
Figuur 6 - Gebruik van de fiets uit rapport Fietstrack

Ben je in het bezit van een rijbewijs?



Figuur 7 - Bezit van een rijbewijs uit rapport Fietstrack

Hoe belangrijk vind je volgende zaken voor de veiligheid van een fietsroute:



Figuur 8 - Aspecten die een fietsroute veilig maken uit rapport Fietstrack

Hoe belangrijk vind je volgende zaken voor de veiligheid van een fietsroute?

- Verlichting
- Veiligheid bij het oversteken
- Kwaliteit van het wegdek
- Afstand tussen auto's en fietsers
- Snelheid van het autoverkeer
- Plaats om te fietsen
- Obstacles op de weg (bv geparkeerde auto's, zijstraten/ opritten/ garages, tramsporen, spooroverwegen, drempels, verkeerslichten, richtingsveranderingen, ...)
- Druk van autoverkeer
- Type fietsinfrastructuur



Figuur 9 – Fragment samengevoegde kaart Fietstrack - Fietsbarometer 'osm'

Sessie 2 jeugdraad, digitaal, 19 mei 2021

Omdat sommige jeugdraadleden op kot zitten en er nog steeds beperking gelden omwille van de circulatie van het coronavirus, gaat de tweede sessie digitaal door.

Aan deze sessie nemen 19 jongeren deel:

Naam	Vereniging
Hannelore Van Humbeeck	Scouts Ruisbroek
Sarah Masson	KAJ
Joachim Segers	KSA Puurs
Axelle Maas	Chiro Oppuurs
Astrid Fierens	Chiro meisjes Oppuurs
Hanne Ceurstemont	Chiro meisjes Sint-Amands
Devlin Van Gijssel	Chiro Puurs
Merel Verhelst	Chiro meisjes Sint-Amands
Linde Slegers	Scouts Kalfort
Martha Debrabandere	Chiro meisjes Kalfort
Bo Deriemaecker	Chiro ruisbroek
Lotte Heyens	Chiro meisjes Sint-Amands
Wannes Maes	Chiro jongens Kalfort
Ronald Leyman	JNM KB

Janne Van Steenwinkel	Chiromeisjes Kalfort
Ismail Cebeci	Selam Jongeren
Elias Van den Mooter	JNM KB
Pol Van Ranst	KSA Sint-Pieter Puurs
Dentel Van Ranst	Chirojongens Kalfort

De onderdelen van deze sessie zijn:

- Lokale cases voorleggen
- Buurttocht

Wat hebben we geleerd uit sessie 2?

Bij het bespreken van de lokale cases ligt de nadruk op de noodzaak van verlichting, een goede ondergrond, overzichtelijkheid, en een afkeuren van situaties waarin gemotoriseerd verkeer en fietsers in conflict komen en van bestuurders die de maximumsnelheid niet respecteren. Er komen geen vragen noch bevestiging bij de toelichting van de plannen voor het bovenlokaal fietsroutenetwerk of de fietssnelwegen.

Staat van de fietspaden: effen wegdek – verlicht – afgescheiden van het gemotoriseerd verkeer – beperkte maximumsnelheid voor gemotoriseerd verkeer, zeker langs veelgebruikte fietsverbindingen waar een afscheiding niet kan.

Oversteekplaatsen: overzicht is belangrijk! Apart voor voetgangers en fietsers – verlicht – effen overgang tussen voetpad en wegdek.

Conflicten vermijden: voor elk soort weggebruiker een duidelijke plaats, zeker bij kruispunten – ondersteund door signalisatie.

Gedrag bestuurders van gemotoriseerde voertuigen: respecteren van de maximumsnelheid en de voorrangsregels – extra aandacht voor zwakke weggebruikers.

Aandacht voor minder mobiele personen: verlichting – signalisatie, bijvoorbeeld aan oversteekplaatsen – effen overgang tussen voetpad en wegdek bij oversteekplaatsen – voetpaden in goede staat.

Lokale cases voorleggen

Mobiliteitsambtenaar Joop Wauters gaat in op een selectie van punten die door de jongeren als heel negatief werden beoordeeld, of waarbij niet duidelijk is waarom een punt net niét als gevaarlijk werd beoordeeld, terwijl die perceptie er wel is. De focus ligt op projecten en visies waaraan de deelnemers nog een bijdrage kunnen leveren en waarover ze hun kritische blik mogen werpen. Deze selectie is gemaakt in overleg met de trekker van het project, Tim Van Gool, en de procesbegeleider, Ilse Holvoet.

De opmerkingen die komen bij de gepresenteerde punten gaan over volgende onderwerpen:

- Verlichting (aan Chiro Liezele, case Oppuurs).



- Slechte ondergrond (case Ruisbroek).
- Situaties waarin niet duidelijk is waar je als fietser moet rijden (case Oppuurs).
- Conflicten tussen auto's en fietsers, bijvoorbeeld op een kruispunt waar autobestuurders op de straat moeten staan wachten om over te steken, en dit een gevaar vormt voor fietsers (Ruisbroek).
- Autobestuurders respecteren de maximumsnelheid niet, waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan aan Scouts Kalfort. Het gaat bijvoorbeeld om ouders die hun kinderen komen brengen of afhalen.

Aansluitend stelt Joop nog enkele plannen voor die al in de steigers staan:

- Er is een bovenlokaal fietsroutenetwerk dat ze binnen Puurs-Sint-Amands proberen te optimaliseren. Dat moet zorgen voor een goede verbinding tussen de woonkernen.
- De Vlaamse overheid bouwt een netwerk van fietssnelwegen uit tussen steden, en twee routes doorkruisen Puurs-Sint-Amands.
- Ingrepen voor een veiligere fietsverbinding tot aan sportpark De Schans: fietspad wordt doorgetrokken en de rustigere route door het park Fort Liezele wordt meer bekend gemaakt.

Er komen geen vragen of opmerkingen op deze plannen.

Buurttocht

Na de bespreking van de lokale cases gaan de jongeren in groepjes op pad om hun mobiliteitsbeleving en ruimtelijke beleving op het terrein te bevragen en te ondervinden. Omdat sommige jeugdraadleden op kot zitten, is een digitale methodiek ontwikkeld. In plaats van samen op pad te gaan met pen, papier en stoepkrijt, vullen de deelnemers een Microsoft Forms in. Ze worden aangemoedigd om dit toch in kleine groepjes samen te doen. In elke deelgemeente gaat een groepje op stap, al dan niet virtueel.

De deelnemers moeten een antwoord geven op deze vragen:

- In welke leefgemeenschap ligt de straat of het kruispunt? Geef de straatnaam of straatnamen (kruispunt) van de gekozen plaats.
- Is dit een goede of een slechte verkeerssituatie? Noem minstens 3 redenen waarom je de verkeerssituatie hier goed/ slecht vindt.
- Stel dat deze plaats wordt heraangelegd. Wat zou je zeker wel of niet veranderen?
- Is de verkeerssituatie op de gekozen plek veilig voor jouw leden (kinderen) om zelfstandig te gebruiken? Waarom is deze plek wel/ niet veilig voor jouw leden?
- Hoe schat je de verkeerssituatie in voor mensen die minder mobiel zijn? (Denk aan senioren met een rollator, personen met een beperking.) Wat is er wel/ niet goed?

Wat is voor de deelnemers een 'slechte situatie'?

- Geen overzicht hebben door geparkeerde auto's, struiken, in bochten.
- Gebrek aan een voetpad of zebrapad.
- Geen, weinig of slechte verlichting en signalisatie.
- Geen duidelijke plek voor elke soort weggebruiker (fietsers, voetgangers, gemotoriseerd verkeer), tot conflicten, bijvoorbeeld als het tegelijkertijd groen is voor het gemotoriseerd verkeer én voor overstekende voetgangers en fietsers.
- Een wegdek in slechte staat of een glad wegdek, te hoge stoepranden.



- Geen of een te smal fietspad of een fietspad in slechte staat, zeker in combinatie met een hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer.
- Gedrag van bestuurders: onoplettende bestuurders, overschrijden van de maximumsnelheid, niet respecteren van voorrang aan rechts.
- Een te diepe gracht.

Wat is voor de deelnemers een 'goede situatie'?

- Het is er rustig, er is weinig verkeer, en als er gemotoriseerd verkeer is, wordt er gereden aan een beperkte snelheid.
- Er zijn oversteekplaatsen voor voetgangers en voor fietsers, met een duidelijke signalisatie ook voor blinden en slechtzienden en waar je een goed overzicht hebt.
- Verlichting is een belangrijk element, zeker bij oversteekplaatsen.
- Zoveel mogelijk vermijden van conflicten tussen soorten weggebruikers. Bijvoorbeeld door eenrichtingverkeer, aparte oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, brede fietspaden, en door rood licht te geven aan het gemotoriseerd verkeer terwijl fietsers en voetgangers groen licht hebben om over te steken.

Welke suggesties doen de deelnemers voor minder mobiele personen?

- Lage stoepranden, effen met de weg bij oversteekplaatsen.
- Voetpaden in goede staat.
- Markering van oversteekplaatsen voor blinden en slechtzienden.

Algemeen zouden volgende ingrepen verkeerssituaties veiliger kunnen maken:

- Ingrepen om het overzicht te verbeteren: struiken of parkeervakken verwijderen die het zicht belemmeren, overzichtelijke oversteekplaatsen met signalisatie voor blinden en slechtzienden en met verlaagde stoepranden voor minder mobiele personen. Waar het overzicht moeilijk blijft, bijvoorbeeld in bochten: spiegels plaatsen. Als een veilige oversteek volstrekt onmogelijk is: een fietsers(- en wandel)brug aanleggen.
- Een aparte plaats voor fietsers: een fietspad of fietssuggestiestrook aanleggen, of een fietsstraat.
- Comfort voor voetgangers: voetpaden aanleggen, zeker nabij oversteekplaatsen, zodat ook minder mobiele personen veilig aan de kant kunnen staan wachten om te kunnen oversteken.
- Algemeen: duidelijke signalisatie.
- Voor elke soort weggebruiker een duidelijke plaats (voetgangers, fietsers, gemotoriseerd verkeer).
- Verlichting voor voetgangers en fietsers.
- Snelheidsbeperkingen opleggen.
- Waar nodig een stopstreep zetten en een stopbord.
- Klinkers herleggen.

Sessie 3 jeugdraad, fysiek, 26 juni 2021

In voorbereiding van deze laatste sessie met de jeugdraad werkt de procesbegeleider voorstellen van beleidsaanbevelingen uit op basis van de input uit de vorige sessies.

Aan sessie 3 nemen 35 jongeren deel:



Groep	Naam	Leeftijd	Vereniging	Beleidsaanbeveling
A	Silke Caluwaerts	21	Chiro Liezele	Fietspaden
A	Jules Vinck	19	Chiro Liezele	Fietspaden
A	Elise Livens	21	Chiro Liezele	Fietspaden
B	Inias Van Ingelgom	24	Scouts Zevensprong Kalfort	Oversteekplaatsen
B	Devlin Van Gijssel	23	Chiro Puurs	Oversteekplaatsen
B	Linde Slegers	17	Scouts Kalfort	Oversteekplaatsen
B	Robbe Herremans	22	Chiro Puurs	Oversteekplaatsen
B	Elias Van den Mooter	21	JNM KB	Oversteekplaatsen
C	Joachim Segers	19	KSA Puurs	Oversteekplaatsen
C	Wannes Maes	19	Chiro Kalfort	Oversteekplaatsen
C	Pol Van Ranst	20	KSA Puurs	Oversteekplaatsen
C	Dentel Van Ranst	20	Chiro Puurs	Oversteekplaatsen
D	Jens Van Hemelryck	22	Jeugdhuis 't Schuur	Oversteekplaatsen
D	Seppe Lamberts	23	Chiro Breendonk	Oversteekplaatsen
D	Yarne Hermans	22	KLJ Breendonk	Oversteekplaatsen
E	Seppe Van Der Beeck	19	Chiro jongens Oppuurs	Minder mobiele
E	Axelle Maas	20	Chiro Oppuurs	Minder mobiele
E	Lisa Moernaut	20	Chiro meisjes Oppuurs	Minder mobiele
E	Emma De Rop	22	Chiro meisjes Oppuurs	Minder mobiele
F	Lien Wachters	19	Scouts Ruisbroek	Fietspaden
F	Hannelore Van Humbeeck	22	Scouts Ruisbroek	Fietspaden
F	Janne Meersmans	18	Chiro meisjes Kalfort	Fietspaden
F	Lize Vermeiren	19	Chiro meisjes Kalfort	Fietspaden
G	Simon Lejon	19	Chiro jongens Sint-Amans	Openbaar vervoer
G	Louis Caron	21	Chiro jongens Sint-Amans	Openbaar vervoer
G	Marie Billiau	21	Chiro meisjes Sint-Amans	Openbaar vervoer
G	Eva De Schutter	21	Chiro meisjes Sint-Amans	Openbaar vervoer
G	Ayse Aslan	23	Selam Meisjes	Openbaar vervoer
G	Nazli Ösdemir	23	Selam Meisjes	Openbaar vervoer
G	Muhammed Ersoy	20	Selam Jongeren	Openbaar vervoer
H	Amber Waumans	21	Chiro Lippelo	Openbaar vervoer
H	Sarah Masson	22	KAJ Puurs	Openbaar vervoer
H	Alexis Vermeersch	21	KSA Roodkapjes	Openbaar vervoer
H	Camille Verbelen	20	KSA Roodkapjes	Openbaar vervoer
H	Kirsten Van den Bonche	20	Chiro Lippelo	Openbaar vervoer

De onderdelen van deze sessie zijn:

1. We overlopen de beleidsaanbevelingen.
2. Daarna mogen de jongeren aangeven wat volgens hen de belangrijkste beleidsaanbevelingen zijn.



3. *In groepjes gaan ze aan de slag om een door hen uitgekozen beleidsaanbeveling verder uit te werken.*

Er is ook een methodiek voorzien om de methodieken te evalueren die in de loop van het traject gebruikt zijn, maar hiervoor blijkt de tijd uiteindelijk te kort.

Wat als... we willen dat jongeren zich op een duurzame manier blijven verplaatsen, ook al hebben ze een rijbewijs en een auto ter beschikking?

Voorstellen van beleidsaanbevelingen

Aan de hand van een presentatie stelt de procesbegeleider de voorstellen van beleidsaanbevelingen voor. Per beleidsaanbeveling is informatie toegevoegd uit de voorbije sessies, en waar relevant, ook uit de Jeugdmonitor. Ook zijn er enkele richtvragen geformuleerd om een idee te geven in welke richting de deelnemers in de groepjes zullen kunnen nadenken.

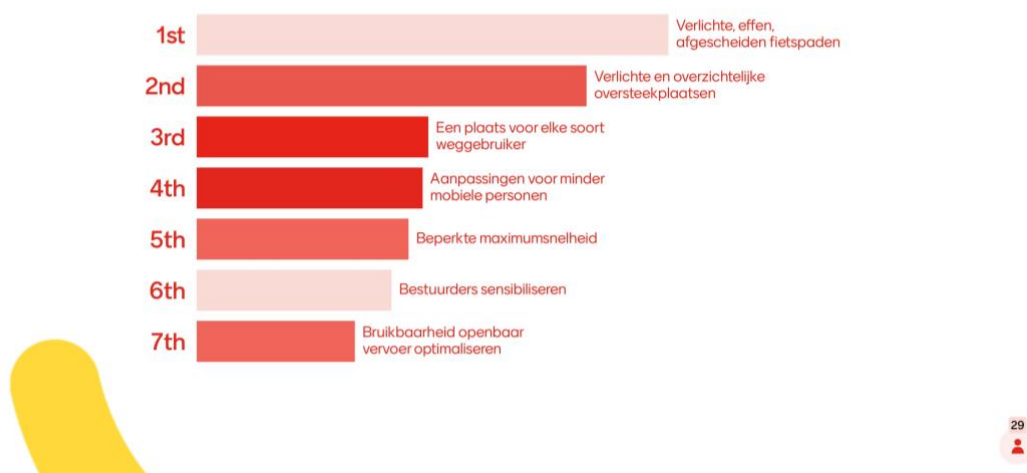
Dit zijn de voorstellen van beleidsaanbevelingen:

- Zorg voor goed verlichte, effen fietspaden die afgescheiden zijn van het gemotoriseerd verkeer.
- Beperk de maximumsnelheid langs veelgebruikte fietsverbindingen zonder afgescheiden fietspad.
- Zorg voor verlichte en overzichtelijke oversteekplaatsen, apart voor voetgangers en fietsers.
- Geef elke soort weggebruiker een duidelijke plaats, zeker bij kruispunten, en ondersteun met signalisatie.
- Pas verkeersinrichtingen aan zodat ook minder mobiele personen zich gemakkelijk kunnen verplaatsen.
- Sensibiliseer bestuurders rond de maximumsnelheid, voorrangregels en aandacht voor zwakke weggebruikers.
- Optimaliseer de bruikbaarheid van het openbaar vervoer voor jongeren.

Beleidsaanbevelingen prioriteren

Na het overlopen van de voorgestelde beleidsaanbevelingen, mogen de jongeren via Mentimeter aangeven wat volgens hen de belangrijkste beleidsaanbevelingen zijn. Dit is de uitkomst:

Wat zijn volgens jou de belangrijkste beleidsaanbevelingen?



Figuur 10 - De belangrijkste beleidsaanbevelingen volgens de jeugdraadleden

Beleidsaanbevelingen uitwerken

De groepjes geven aan rond welke beleidsaanbeveling ze willen werken. Niet elke beleidsaanbeveling wordt gekozen. Het grootste enthousiasme is er om te werken rond de fietspaden en rond de oversteekplaatsen. Eén groepje gaat aan de slag rond aanpassingen voor mobiele personen, en twee groepjes rond het openbaar vervoer. Openbaar vervoer is voor minder jongeren prioritair, maar voor een aantal jongeren is dit wel een heel belangrijk thema. Daarom gaan twee groepjes hiermee aan de slag.

Zorg voor goed verlichte, effen fietspaden die afgescheiden zijn van het gemotoriseerd verkeer



Wat komt als eerste in je op wanneer je aan deze beleidsaanbeveling denkt?

- Bredere fietspaden
- Verlichting wanneer donker
- Ook na middernacht
- Verhoogde fietspaden/ duidelijke scheidinglijn
- Brommers ≠ fietsers
- Ontmoetingsplek voor alleenstaande fietsers
- Bredere fietspaden
- Verlichting in weekends en vakanties
- Aarde in de gracht (gracht dichtmaken)
- Bomen planten/ struikje (geen buxus)

Concrete plaatsen/ situaties?

Op welke concrete plaatsen in Puurs-Sint-Amands is de beleidsaanbeveling van toepassing?	Geef voor elke plaats de oplossing die volgens jullie het meest gepast is.
Liezele-dorp richting Puurs	Fietspad moet beter aangelegd worden + meer afgescheiden.
Verlichting Chiro Liezele	Er moet meer verlichting komen.
Langs het spoor tussen Kalfort en Ruisbroek Langs de kasseien in Ruisbroek Weggetje tussen de witte wijk en de kaardijk!!	Verlichting na middernacht op feestdagen, weekends, in de winter. Werken met een 'knoppeke'/ bewegingssensor.
Overall zowat	Geen brommers langs sporen.
Waar een gracht is	Weg met de grachten. We rijden liever tegen bomen dan in grachten → bomen planten of struiken (geen buxus).

Met welke concrete acties kan het lokaal bestuur deze beleidsaanbeveling zo goed mogelijk realiseren?

Prioriteiten voor groep A:

1. KT – verlichting Chiro Liezele langer aan laten
2. LT – meer verlichting zetten
3. KT – auto's trager laten rijden in Liezele-dorp (flitspaal)
4. LT – fietspaden Liezele-dorp beter aanleggen + afscheiden, zoals de fietspaden aan het JOC bijvoorbeeld

Indicatoren: waaraan meet of merk je de voortgang? Wie moet daar zijn zeg over doen?

- Fietsteller: kijken of er meerdere fietsers voorbij komen
- Enquête: bevragen: bv of er nu meer kinderen alleen naar school fietsen (zonder ouder)
- Nagaan of er minder ongevallen zijn



Zorg voor verlichte en overzichtelijke oversteekplaatsen, apart voor voetgangers en fietsers



Wat komt als eerste in je op wanneer je aan deze beleidsaanbeveling denkt?

- Dynamische borden
- Verlichting
- Deftige spiegels
- Wandelbrug
- Blindegeleide zebrapaden
- Rekening houden met feestjes
- Geen geparkeerde auto's voor oversteekplaats
- Sensoren
- Verlichtend bord i.p.v. spiegel
- Reflectoren op gevaarlijke punten
- Straatverlichting
- Zebrapaden
- Veiligheid
- Druknoppen afschaffen
- Verkeerslichten
- Ongevallen vermijden

Concrete plaatsen/ situaties?

Nr	Op welke concrete plaatsen in Puurs-Sint-Amands is de beleidsaanbeveling van toepassing?	Geef voor elke plaats de oplossing die volgens jullie het meest gepast is.
B.1	Coolhemstraat spiegel	Spiegel vergroten, juist zetten
B.2	Tekbroek	Zebrapad
B.3	Fietspaden richting Ruisbroek Spoor	Struiken snoeien, dynamische borden, spiegels plaatsen?
C.1	LT - Donkere plaatsen, vooral aan sporen en water	Verlichten!
C.2	LT - Naast oud spoor richting Sint-Amands	Verlichten!
C.3	LT - Eikse Amer	Verlichten!
C.4	LT - Kruispunt Kapelstraat met Vooruitgangsstraat	Zicht verbeteren
C.5	LT - Elektrowinkel Moons oversteekplaats	Je ziet de voetgangers niet door geparkeerde auto's
C.6	LT - Baan van Breendonk naar Londerzeel	Effen maken
C.7	LT - JOC feestjes	Verlichting hele nacht laten branden
C.8	LT - Fort Liezele naar Essendries en Winkelveld	Verlichten!
D.1	A12, van Breendonk naar Willebroek	Druknoppen afschaffen, beter lichten automatisch laten verspringen

Met welke concrete acties kan het lokaal bestuur deze beleidsaanbeveling zo goed mogelijk realiseren?

Prioriteiten groep B:

5. LT – Heraanleggen oversteekplaatsen Dendermondsesteenweg Liezele naar Lippelo
6. KT – Spiegel Coolhemstraat juist hangen ter hoogte van Coolhembos
7. KT – Zebrapaden + zichtbaarheid om over te steken van het JOC naar het Landschapspark
8. KT – Oversteekplaatsen verbeteren langs de fietsroute van Kalfort naar Ruisbroek Spoor



9. *KT – Zebrapad Tekbroek*
10. *KT – Kloosterbunder kruispunt spiegel + stopstreep i.p.v. haaientanden*
11. *KT – Zebrapaden + wandelstroken Dorpshart*
12. *KT – Zebrapad Coolhemstraat om over te steken van Scouts Kalfort naar Coolhem*
13. *KT – Spiegel tussen Palingstraat en bibliotheek*
14. *KT – Spiegel Molenstraat naar Wandelroute Landschapspark*

Prioriteiten groep C, zonder prioritisering: zie tabel met concrete plaatsen/ situaties.

Prioriteiten groep D:

1. *KT - Drukknoppen afschaffen*
2. *KT – Vierkant groen invoeren*
3. *KT – Wachtplaats om over te steken verder van de A12 leggen*
4. *LT – Fietsbrug aanleggen*

Indicatoren: waaraan meet of merk je de voortgang? Wie moet daar zijn zeg over doen?

- Meer of minder ongelukken
- Over 10 jaar nog eens peilen en zien of er nieuwe onveilige punten opduiken
- Aantal onveilige situaties
- Aantal ongevallen (licht en zwaar onderscheiden)
- Aantal doden

Pas verkeersinrichtingen aan zodat ook minder mobiele personen zich gemakkelijk kunnen verplaatsen



Wat komt als eerste in je op wanneer je aan deze beleidsaanbeveling denkt?

- Effen overgang rolstoel
- Ouderen
- Signalisatie
- Verlichting

Concrete plaatsen/ situaties?

Op welke concrete plaatsen in Puurs-Sint-Amands is de beleidsaanbeveling van toepassing?	Geef voor elke plaats de oplossing die volgens jullie het meest gepast is.
Kruispunt aan Aveve (Oppuurs)	Drempels verlagen + oversteekplaats
Straatje van voetbal naar de kerk (Oppuurs)	Signalisatie

Met welke concrete acties kan het lokaal bestuur deze beleidsaanbeveling zo goed mogelijk realiseren?



Prioriteiten groep E:

5. KT – Oversteekplaats aan de lagere school (voor blinden)
6. KT – Verlichting aan spoorweg
7. KT – Drempels verlagen Aveve
8. KT – Oversteekplaats aan de kerk
9. KT – Verlaging drempel aan bakker
10. KT – Signalisatie klein straatje
11. LT – Oud station Oppuurs moet terug open + trein moet rijden

Indicatoren: waaraan meet of merk je de voortgang? Wie moet daar zijn zeg over doen?

- Surveys opnemen
- Interviews met buurtbewoners

‘Het grote bussenplan’: optimaliseer de bruikbaarheid van het openbaar vervoer voor jongeren



Nieuwe titel groep G: ‘het grote bussenplan’.

Wat komt als eerste in je op wanneer je aan deze beleidsaanbeveling denkt?

- Sint-Amands – Puurs
- Bus! 253 en 252
- Trein!
- Trein van Puurs naar Sint-Amands (die van Antwerpen laten doorrijden naar Sint-Amands)
- Weinig lokaal openbaar vervoer
- Bus die vaker rijdt in Lippelo
- Nachtbus (op momenten dat er iets georganiseerd wordt in de Nestel of het JOC)

Concrete plaatsen/ situaties?

Op welke concrete plaatsen in Puurs-Sint-Amands is de beleidsaanbeveling van toepassing?	Geef voor elke plaats de oplossing die volgens jullie het meest gepast is.
Tussen Puurs en Sint-Amands	Meer bussen rechtstreeks ‘253’
Station Sint-Amands	Trein Puurs – Antwerpen laten doorrijden tot Sint-Amands en daar laten terugkeren i.p.v. in Puurs
Hele gemeente	Betere en regelmatigere bussen tussen de dorpskernen: niet 1 bus per dag! (gewoon een stop per dorpskern is voldoende)



Hele gemeente	Nachtbussen naar verschillende dorpskernen als er evenementen georganiseerd worden in de gemeente
Stations in de gemeente	Deelfietsen (en steps?) in de verschillende stations van de gemeente.

Met welke concrete acties kan het lokaal bestuur deze beleidsaanbeveling zo goed mogelijk realiseren?

Prioriteiten groep G:

1. Meer '253' bussen
2. Bussen '252' vroeger laten vertrekken
3. Alternatieve trajecten
4. Veilige opberging fietsen (camera...)

Prioriteiten groep H:

1. LT – Station Sint-Amands: trein Puurs – Antwerpen laten doorrijden naar Sint-Amands
2. KT – Goede en regelmatige verbinding tussen: Puurs – Liezele – Lippelo – Breendonk met de bus
3. KT – Goede en regelmatige verbinding tussen: Puurs – Kalfort – Ruisbroek met de bus
4. KT – Goede en regelmatige verbinding tussen: Puurs – Oppuurs – Sint-Amands met de bus
5. KT – Goede en regelmatige verbinding tussen: Sint-Amands – Lippelo – Liezele – Puurs met de bus
6. KT – Gewoon goede en regelmatige verbinding tussen alle verschillende dorpskernen met de bus
7. KT – Nachtbus tussen dorpskernen als er evenementen zijn in de gemeente (bv in het JOC, Landschapspark, De Nestel...). 1 stop per kern is voldoende.
8. KT – Deelfietsen in de stations van de gemeente (en steps!). Step eerder voor korte afstanden (bv Puurs – CC Binder) en fiets voor iets langere afstanden (bv naar andere dorpskern), maar eerder voor mensen die buiten de gemeente wonen (bv vrienden van hogeschool).

Indicatoren: waaraan meet of merk je de voortgang? Wie moet daar zijn zeg over doen?

- Totaal aantal mensen die de bus nemen naar Puurs
- Aantal mensen die nu de bus nemen en aantal personen die de bus nemen na het grote bussenplan
- Inwoners van Sint-Amands moeten daar hun zeg over doen
- Studenten die studeren in Antwerpen (studenten die niet op kot zitten) moeten daar hun zeg over doen
- Extra stop voor trein Puurs – Antwerpen in Sint-Amands: meten hoeveel mensen tot Sint-Amands rijden (nulmeting: nog geen verbinding dus nul mensen die de trein nemen)
- Stijging in aantal stops en verbindingen tussen alle dorpskernen:
 - 1 stop per kern = minimum
 - Meer dan 1 bus per dag
 - Nulmeting: aantal mensen die nu de bus tussen de dorpskernen nemen meten
- Stijging in aantal bussen en stops voor nachtbusen als er evenementen zijn in de gemeente. Meten: idem vorige.



- Toevoegen van deelfietsen en steps in de stations
 - Meten hoeveel mensen hiervan gebruikmaken
 - Nog geen deelfietsen (buiten Pfizer), dus nulmeting: 0 mensen nemen deelfiets/ step.

Conclusies en aanbevelingen

Uit dit traject met de jeugdraad kunnen we afleiden wat alvast voor deze groep jongeren en de leden van hun verenigingen belangrijk is op vlak van mobiliteit in Puurs-Sint-Amands, en bij uitbreiding voor de plekken waar zij komen in de regio.

Vragen die een aanzet kunnen zijn voor het formuleren van indicatoren, zijn aangeduid met het vraagteken-pictogram.



PAS VERKEERSINRICHTINGEN AAN ZODAT OOK MINDER MOBIELE PERSONEN ZICH GEMAKKELIJK KUNNEN VERPLAATSEN



De suggesties voor aanpassingen voor minder mobiele personen zijn geïntegreerd in de andere beleidsaanbevelingen en zijn aangeduid met dit pictogram.

ZORG VOOR GOED VERLICHTTE, EFFEN FIETSPADEN DIE AFGESCEIDEN ZIJN VAN HET GEMOTORISEERD VERKEER.

Een kwalitatief fietspad voldoet aan drie vereisten: het is goed verlicht, het rijvlak is effen en het fietspad is afgescheiden van het gemotoriseerd verkeer.

Ook 's nachts, niet alleen in de avond, zouden fietsers langs **verlichte fietspaden** moeten kunnen rijden. De vraag naar verlichting geldt vooral voor weekends, vakanties en bij evenementen. Verlichting hoeft niet de hele nacht door te blijven branden. Er kan gewerkt worden met systemen die het licht inschakelen als er een fietser komt: dat kan door middel van een detector die fietsers detecteert en vervolgens het licht inschakelt, of met een knop waarmee fietsers zelf kiezen of ze het licht inschakelen of niet. Een automatische detectie biedt wellicht meer comfort voor minder mobiele personen.



- Op hoeveel kilometer van de belangrijke fietsroutes in de gemeente is er een systeem voor verlichting 's nachts?
- Op welke termijn wordt bijkomende verlichting voorzien? Welke verbindingen worden prioritair?
- Worden jongeren betrokken bij de evaluatie van de gekozen systemen?



Het fietspad zelf moet **effen** zijn, zodat het voor fietsers aangenaam is om deze route te nemen. Dit betekent goed onderhouden fietspaden, een snelle reparatie bij defecten en een bewuste materiaalkeuze voor nieuwe of te herstellen fietspaden.



- 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?



Ook moet een fietspad **breed** genoeg zijn, zeker daar waar geen afscheiding van het gemotoriseerd verkeer kan voorzien worden. Waar dat kan, geniet een **fysieke afscheiding**, bijvoorbeeld door middel van beplanting, de voorkeur op andere manieren om de afstand tussen trage weggebruikers en het gemotoriseerd te vergroten.

Ook een **lage maximumsnelheid** voor gemotoriseerd verkeer draagt bij aan het veiligheidsgevoel. Deze moet dan ook gecontroleerd worden om de naleving te bevorderen. **Sensibiliseer bestuurders** rond de maximumsnelheid, voorrangregels en aandacht voor zwakke weggebruikers.

Er is ook vraag naar om aan diepe **grachten** eveneens een afscheiding te voorzien zodat fietsers minder makkelijk in de gracht terechtkomen als ze even verstrooid zijn. Ook hier kan een afscheiding bestaan uit beplanting.

ZORG VOOR VERLICHTTE EN OVERZICHTELIJKE OVERSTEEKPLAATSEN, APART VOOR VOETGANGERS EN FIETSERS



Net als bij fietspaden is **verlichting** ook bij oversteekplaatsen belangrijk. Dat kan met een constante verlichting, of met sensoren die detecteren wanneer iemand aan het zebrapad komt en het licht doen branden. Er kan ook gewerkt worden met reflectoren om het zebrapad aan te geven.

- Is er een verlichte en overzichtelijke oversteekplaats aan alle plaatsen die belangrijk zijn voor kinderen en jongeren, en waar de verkeerssituatie onveilig is zonder oversteekplaats? Denk aan scholen, jeugdverenigingen, plaatsen waar regelmatig feesten/ fuiven doorgaan...
- Worden de jeugdraad, kinderen en jongeren betrokken bij de keuze van plaatsen waar een oversteekplaats een meerwaarde zou zijn en hoe de inrichting er best uitziet voor hen?



Om veilig te kunnen oversteken, is een goed **overzicht** belangrijk. Vermijd struiken of parkeerplaatsen vlak naast een zebrapad. Bekijk de verkeerssituatie van op je knieën, op ooghoogte van een kind. Installeer spiegels wanneer er geen andere manier is om overzicht te creëren, en controleer regelmatig of deze nog goed afgesteld staan.

- 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?



Een manier om een beter overzicht te creëren is het werken met een 'gekleurd zebrapad': door de strepen te verlengen tegen de rijrichting in, worden bestuurders gedwongen om overstekende voetgangers meer plaats te geven, en hebben vrachtwagenbestuurders een beter overzicht. Beugels dwingen voetgangers om in het midden van het zebrapad over te steken, wat veiliger is.



Figuur 11 - Een gevleugeld zebepad - bron: evaluatiestudie gevleugelde zebapaden op <https://wegenenverkeer.be/veilig-op-weg/oversteekplaatsen/gevleugelde-zebapaden>



Zorg voor een **duidelijke plaats voor elk soort weggebruiker**. Vermijd conflicten tussen auto's en fietsers, bijvoorbeeld op een kruispunt waar autobestuurders op de straat moeten staan wachten om over te steken, en dit een gevaar vormt voor fietsers. De jongeren vragen ook aparte oversteekplaatsen voor voetgangers en voor fietsers. Zorg voor signalisatie zodat ook voor blinde en slechtziende personen duidelijk is waar en hoe ze veilig kunnen oversteken. Voor minder mobiele personen in het algemeen is ook de tijd die je hebt om over te steken belangrijk: het licht moet lang genoeg op groen blijven.



Ook het **comfort** is belangrijk voor oversteekplaatsen. De vraag is om ook de zebapaden goed te onderhouden, net als de voetpaden daarlangs. Aan zebapaden zou steeds een effen, verhard stuk moeten voorzien worden zodat ook minder mobiele personen op een veilige manier kunnen wachten tot ze kunnen oversteken. De drempel moet verlaagd worden aan het zebepad, om een effen overgang te verkrijgen naar de rijweg.

- Is er een inventaris van oversteekplaatsen waar comfort een knelpunt is?
- Zijn daar acties aan gekoppeld, uitvoeringstermijnen en budget?



De jongeren zijn geen fan van drukknoppen om het **licht voor voetgangers en fietsers op groen** te doen springen. Waar het toch moet, moeten de knoppen op een veilige afstand van de rijweg geplaatst worden. Maar liefst hebben ze lichten die automatisch verspringen.



Vanaf 1 juli 2019 kan aan rode lichten in België gewerkt worden met het 'vierkant groen'. Dat betekent dat er een fase is aan rode lichten waarbij al het gemotoriseerde verkeer stilstaat, en enkel voetgangers en fietsers mogen oversteken.

Figuur 12 - 'Vierkant groen'

Info over de aanpassingen eind 2020 die de toepassing van het 'vierkant groen' makkelijker maakt: <https://www.lydiapeeters.be/nieuws/aanpassing-regelgeving-maakt-uitrol-vierkant-groen-mogelijk/> En hier te vinden in de wegcode: <https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/243-art61>

Bij **feestjes** kan het handig zijn om hiervoor ook **extra signalisatie** te voorzien, zodat bestuurders aangemaand worden om extra voorzichtig te zijn.

HET GROTE BUSSENPLAN: OPTIMALISEER DE BRUIKBAARHEID VAN HET OPENBAAR VERVOER VOOR JONGEREN

De jongeren van de jeugdraad zien potentieel in de afgeschafte treinverbindingen en een hogere frequentie voor bussen.



Zorg voor een **betere en frequentere verbinding tussen Sint-Amands en Puurs**. Die kan gerealiseerd worden door de trein uit Antwerpen te laten keren in Sint-Amands in plaats van in Puurs, en door een betere en regelmatigere busverbinding. Voor minder mobiele personen zou het volgens de jongeren goed zijn als het oud station van Oppuurs weer open gaat en opnieuw een treinverbinding krijgt.

Deze vraag naar een **betere en regelmatigere busverbinding** geldt voor **alle dorpskernen**. Voor de jongeren volstaat één halte per dorpskern. Bij **evenementen** zouden **nachtbussen** welkom zijn. Bijvoorbeeld bij evenementen in het JOC, het Landschapspark of GC De Nestel. Ook hier volstaat één halte per dorpskern. Deze ene halte per dorpskern veronderstelt dat jongeren hier te voet of met de fiets naartoe komen, dus het voorzien van een **veilige opbergplaats voor fietsen** is aangeraden, met kwalitatieve fietsenrekken waar je ook makkelijk een kinderfiets kan aan vastmaken. De jongeren suggereren om te werken met camera's.

- Wordt de vraag naar nachtvervoer en busverbindingen tussen de dorpskernen meegenomen naar de vervoerregio? Welke verdere stappen worden hierrond gezet?
- Hoeveel veilige en kwalitatieve opbergplaatsen voor fietsen zijn er in de gemeente? Op welke termijn wordt budget vrijgemaakt voor bijkomende opbergplaatsen? Welke plaatsen worden prioritair?



Deelfietsen en e-steps in de verschillende steps van de gemeente zouden een meerwaarde zijn. Fietsen zijn er vooral voor bezoekers, bijvoorbeeld vrienden uit de hogeschool die op bezoek komen, en voor langere afstanden. E-steps zouden de jongeren eerder zelf gebruiken, voor korte afstanden zoals tussen Puurs en CC Binder.

BLIJF DE JEUGDRAAD, KINDEREN EN JONGEREN BETREKKEN BIJ HET MOBILITEITSBELEID

De **nieuwe mobiliteitsconcepten** bleken nog relatief onbekend te zijn bij de jongeren, wat het voor hen moeilijker maakte om zich hier een beeld van te vormen en kansen te zien voor Puurs-Sint-Amands. De Vlaamse overheid stelt een communicatietoolbox² ter beschikking om de bevolking te informeren over

² De communicatietoolbox over basisbereikbaarheid is te vinden op <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/communicatietoolbox>.



zaken als de hoppinpunten en over hoe het openbaar vervoer in elkaar zit. Elementen hieruit kunnen bijvoorbeeld gebruikt worden als het thema mobiliteit ter sprake komt op de jeugdraad.

- Wordt er regelmatig naar de jeugdraad teruggekopeld over de ontwikkelingen in het mobiliteitsbeleid?
- Hoe worden andere jongeren geïnformeerd en bevraagd?
- Worden ook minder mobiele personen bevraagd?
- Op welke termijn wordt een vervolgonderzoek ingepland? En op langere termijn?



Nu hebben de jongeren nagedacht over wat mobiliteit in Puurs-Sint-Amands betekent voor **minder mobiele personen**. Het zou goed zijn als deze suggesties bekeken worden samen met kinderen, jongeren, volwassenen die zelf minder mobiel zijn. Dat zou de aanbevelingen hierrond sterker maken. Onderzoekers van de VUB en UGent formuleerden vijf categorieën van 'minder mobiele personen'³: mobiele ouderen, jonge starters, stedelingen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, Inwoners van de voorstad die afhankelijk zijn van een auto en ouderen op het platteland.

Hetzelfde geldt voor **jongeren die naar Puurs-Sint-Amands komen met het openbaar vervoer**: hoe verplaatsen zij zich nu van het station naar de plek waar ze naartoe willen? Welke plekken zijn dat? Op welke tijdstippen? Welke verplaatsingen kunnen ze zelfstandig maken, waarvoor hebben ze bijvoorbeeld een lift nodig? Waar zit ruimte voor verbetering? Welke verwachtingen hebben zij van een Hoppinpunt?

Om de **vinger aan de pols te blijven houden** bij hoe kinderen en jongeren de mobiliteit in Puurs-Sint-Amands beleven, is het aan te raden om regelmatig een onderzoek te voeren naar de verplaatsingen van kinderen en jongeren, en hoe zij hun mobiliteit beleven. Dit kan bijvoorbeeld door een regelmatige herhaling van de nu gebruikte instrumenten (Jeugdmonitor, Fietstrack, Fietsbarometer, belevingsonderzoek).

³ Meer info over het onderzoek naar vervoersarmoede lees je hier: <https://www.ugent.be/nl/actueel/vervoersarmoede-mobiliteit-onderzoek-vlaanderen.htm>