VLAAMS INSTITUUT
GEZOND LEVEN

WWW.GEZONDEPUBLIEKERUIMTE.BE

RUIMTELIJKE STRATEGIEËN EN BEWEGING

BEWEGING, EEN ZAAK VAN RUIMTELIJKE PLANNING EN INRICHTING

RUIMTELIJKE PLANNING

Via het beleid van ruimtelijke planning wordt bepaald welke functies waar een bestemming krijgen. Hierbij kunnen verschillende modellen gehanteerd worden. Het tot op heden dominant model is gebaseerd op automobiliteit. Steden en kernen van gemeenten waaierden uit omdat de komst van de auto ervoor zorgde dat grote afstanden snel en gemakkelijk overbrugbaar waren. Niet alleen het wonen suburbaniseerde: ook de functies werken, zich ontspannen, winkelen en zorgvoorzieningen ontwikkelden zich steeds meer op autogerichte locaties. Dit model heeft op verschillende vlakken (klimaat, duurzaamheid, kosten van nutsvoorzieningen,…) zijn grenzen bereikt (zie Lezing Vlaamse Bouwmeester Leo Van Broeck op de Vlaamse klimaattop 2017). Het heeft ook effecten op de mate waarin mensen kiezen om zich actief te verplaatsen.

INRICHTING VAN STRATEN

Ook inrichtingselementen spelen een rol in de keuze hoe mensen zich verplaatsen. Zijn straten vooral ingericht voor auto's, openbaar vervoer, fietsers of voetgangers? Hoeveel plaats krijgen de verschillende vervoersmodi ter beschikking? Hoe veilig is het voor actieve weggebruikers? Hoe comfortabel is het wachten op de bus?

ACTIEVE VERPLAATSING IN VLAANDEREN ONDERMAATS

Onderzoek naar verplaatsingsgedrag bij kinderen wijst uit dat 85 procent van de kinderen die naar lagere school fietsen op minder dan 3 kilometer van school wonen en 85 procent van de kinderen die te voet naar school gaan op minder dan 1,5 kilometer (D'Haese et al. 2012). Voor jongeren in het laatste jaar secundair onderwijs is dat 2 kilometer te voet en 8 kilometer met de fiets (Van Dyck, De Bourdeaudhuij et al. 2010). Toch blijkt dat bijna de helft van de lagere schoolkinderen die met de auto naar school gebracht worden binnen de 'haalbare' afstanden van 1,5 tot 3 kilometer woont.

Uit het onderzoek Verplaatsingsgedrag 2015-2016 van het Departement Mobiliteit en Openbare werken blijkt dat ongeveer 70 % van de verplaatsingen in Vlaanderen nog steeds met de auto worden gedaan. Wanneer de afstand meer is dan 600 meter wordt reeds naar de auto gegrepen.

Deze cijfers maken duidelijk dat we én moeten inzetten op een beleid die het wonen in de nabijheid van voorzieningen stimuleert (ruimtelijke planning) en een beleid die actieve verplaatsingen de meest gemakkelijke verplaatsingen maakt (mobiliteitsbeleid). Buiten de scope van dit project maar eveneens belangrijk is een om financiële maatregelen te nemen die actieve verplaatsing stimuleert en passieve verplaatsing ontmoedigt.

RUIMTELIJKE PLANNING EN ACTIEVE VERPLAATSING: COMPACTE KERNEN

Uit onderzoek naar de relatie tussen actieve verplaatsing en gebouwde omgeving kunnen we een duidelijke conclusie trekken: plaatsen met een hoge woondensiteit en functiemix zetten meer aan tot bewegen dan plaatsen met een lage woondensiteit en lage functiemix (Sallis, Cerin et al. 2016).

Dit komt omdat sociale netwerken en voorzieningen zoals winkels, scholen, parken, op stap- of fietsafstand bereikbaar zijn. Naast woondensiteit en functiemix speelt ook stratenconnectiviteit een rol: hoe fijnmaziger het **stratennetwerk** (voor stappers en fietsers) hoe meer gestapt en gefietst zal worden.

Voorzieningen hebben 'een kritische massa' nodig om rendabel te kunnen zijn (Frank 2000). In dichtbevolkte plaatsen bereik je die massa in de onmiddellijke omgeving, ze zijn dus te voet of met de fiets bereikbaar. **Inzetten op de nabijheid van functies gaat samen met inzetten op het verhogen van de woningendichtheid.**

Vlaanderen wordt wel eens een 'nevelstad' genoemd. Hiermee wijst men op de situatie waarbij onze steden geen compacte kernen meer vormen die omringd zijn door open ruimte. De 'verneveling' betekent dat de bebouwing verdund verspreid ligt over het landschap. Open ruimte is schaars geworden. Deze verneveling van onze kernen heeft een aantal zeer negatieve effecten op vlak van gezondheid: wonen, werken en winkelen worden vanuit automobiliteit vormgegeven. Een levensstijl gebaseerd op automobiliteit zorgt voor een tekort aan bewegen en heeft negatieve effecten op vlak van luchtverontreiniging en mentaal welbevinden.

Vanuit gezondheidsperspectief is het dus cruciaal om het model van de compacte stad of de voetgangersstad in ere te herstellen. Dergelijke verdichting maakt het ook mogelijk efficiënt openbaar vervoer te organiseren.

Daarnaast is het belangrijk om functies zoals wonen, werken, onderwijs, zorg, recreatie,… zoveel mogelijk te mengen. Residentiële wijken, kantoorsites, bedrijventerreinen en winkelparadijzen zijn voorbeelden van ruimtes zonder functiemix. Dit maakt de afstanden tussen wonen en werken of wonen en winkelen groter waardoor sneller naar de auto gegrepen wordt (Sallis, Cerin et al.). Ook de 'verlinting', het bouwen van woningen en winkels langs autowegen in plaats van in de kernen draagt bij tot deze auto-afhankelijkheid.

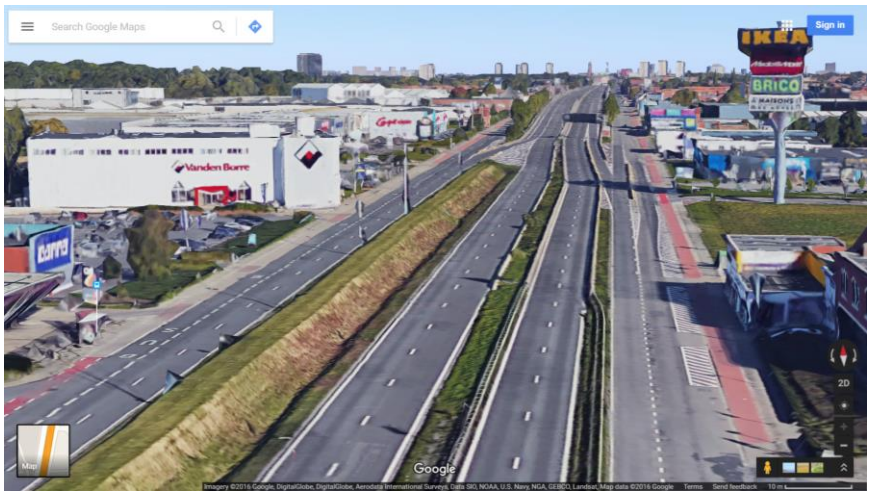


Foto Google Maps : Beperkte functiemix: Concentratie van winkels als functie langs de Boomsesteenweg A12

WAT KUNNEN WE DOEN?

Dagelijkse actieve verplaatsingen moeten de meest gemakkelijke/toegankelijke vormen van verplaatsingen worden. Voor ruimtelijk planners betekent dit dat we moeten we inzetten op het versterken van kernen tot compacte kernen en het vrijwaren van open ruimte buiten de kernen.

IN DE KERN	BUITEN DE KERN
Verhogen van de woningendensiteit in kernen	Vrijwaren van de open ruimte
Verhogen van de straten stratenconnectiviteit van voetgangers en fietsers: hun route zo kort mogelijk maken (doorwaadbaarheid bouwblokken, fijnmazige fiets- en voetgangersnetwerken)	De autobereikbaarheid van kernen ondergeschikt maken aan de bereikbaarheid via actieve verplaatsing (te voet, fiets en openbaar vervoer): grofmazig autonetwerk, randparkings met actieve overstap
Zorgen voor een mix van voorzieningen en functies (wonen, werken, winkels, scholen, zwembaden, zorg,…), kleinhandelsbeleid ondersteunen	Verdere autogebonden ontwikkelingen van handelszaken, bedrijventerreinen, zorginstellingen, onderwijsinstellingen,… buiten de kern afremmen.
Verdichting op knooppunten van openbaar vervoer (transit oriented development)	Autogebonden woonontwikkelingen buiten de kern afremmen.
Verdichten langs hoogwaardig fietsnetwerk (bicycle oriented development)	

Kader compact cities: beleid binnen en buiten de kern

De walkabilityscore-tool helpt ruimtelijke planners en ambtenaren om beter de gezondheidsbepalende aspecten van de buurt te leren kennen.

HOE ZIT DAT NU MET HANDEL EN PARKEERPLAATSEN?

Handelaars in kernen zijn vaak heel bevreesd voor het verdwijnen van parkeerplaatsen. Onderzoek toont aan dat handelaars het aantal klanten dat met de wagen komt overschatten. In werkelijkheid woont 42 % van hun klanten binnen een straal van 800 m van hun winkel, terwijl ze dit aandeel zelf op 12 % schatten. Er werd ook aangetoond dat fietsende klanten meer spenderen dan klanten die met de auto komen (vb. mogelijks door kortere parkeertijd voor de wagen).

Fietsende klanten shoppen ook vaker dan auto-klanten en ze zijn trouwere klanten van lokale kleinhandelaars. Als een straat dus zou worden aangepast met minder ruimte voor de wagen, dan zal de daling van het aantal klanten die met de wagen komt gecompenseerd worden door een toename in het aantal wandelende en fietsende klanten. Ander onderzoek toonde ook aan dat fietsende toeristen meer consumeren dan toeristen die met de auto komen. Dit kan mogelijks

verklaard worden door het feit dat fietsers zichzelf sneller belonen na de fysieke inspanning en dat ze minder zelf kunnen meenemen dan autogebruikers. (Callens 2016)

INRICHTING EN ACTIEVE VERPLAATSING

Straten die ingericht zijn met veilige en comfortabele voetgangers- en fietsinfrastructuur zorgen ervoor dat mensen ervoor kiezen om zich te voet of met de fiets te verplaatsen. Het aantal ritten per fiets is positief gerelateerd aan de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Goed ontwikkelde stedelijke fietsinfrastructuur is dus een voorwaarde om verplaatsingen per fiets te promoten. (Gorobets 2016).

Dit betekent dat we het STOP-principe als leidraad moeten hanteren: bij de inrichting van onze straten eerst moeten denken aan de Stappers en Trappers, dan aan de gebruikers van het Openbaar vervoer en pas vervolgens aan Privé gemotoriseerd vervoer.

(bron: http://www.mobiliteitsraad.be/mora/stappen-en-trappen)

Het STOP-principe vindt echter onvoldoende doorwerking in een pure benadering vanuit infrastructuur. Vanuit het stedenbouwkundig ontwerp werd hier een dimensie aan toegevoegd: de mensgerichte benadering. Deze benadering kijkt anders naar de positie van stappers en trappers in de publieke ruimte en de verhouding met het gemotoriseerd verkeer.

INFRASTRUCTUUR

VOETPADEN

Wat betreft algemene informatie over voetgangersinfrastructuur verwijzen we naar de vademecums van het agentschap wegen en verkeer.

Het vademecum voetgangersvoorzieningen (2002) bevat richtlijnen en aanbevelingen over de wijze waarop voetgangersvoorzieningen het best kunnen worden aangelegd en onderhouden.[1]

https://docs.wegenenverkeer.be/Vademecums/Vademecum%20Voetgangersvoorzieningen.pdf

Het vademecum toegankelijkheid publiek domein (2009) sluit hierop aan:

http://wegenenverkeer.be/sites/awv/files/docs/toegankelijk_publiek_domein_0.pdf

http://wegenenverkeer.be/sites/awv/files/docs/modeloplossingen_voetgangersvoorzieningen_0.pdf

[1] Hoofdstuk 2: voetgangersroutes, meer dan voetpaden : http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/vademecum02/hoofdstuk02.pdf
Hoofdstuk 5: ontwerprichtlijnen voor voetgangersvoorzieningen http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/vademecum02/hoofdstuk05.pdf

VOOR OUDEREN: GOED ONDERHOUDEN, EFFEN VOETPADEN[2]

Voor ouderen vormen loszittende tegels, dorpels en putten risico's om ten val te komen. Daarom is het vanuit hun perspectief belangrijk om te kiezen voor effen voetpaden, goed afgescheiden van de rijweg. Door de dorpels te verlagen tot op straatniveau wordt de ruimte toegankelijk voor rolstoel- en rollatorgebruikers (en daar zijn ook gebruikers van buggy's en kinderkoetsen blij mee).

Gent, Kortrijksepoortstraat (Van Cauwenberg, Van Holle et al. 2012)

Een effen en tegelijk afgescheiden voetpad wordt door ouderen als zeer bewegingsvriendelijke gepercipieerd. (Van Cauwenberg, Van Holle et al. 2012).

▸ FIETSPADEN

Fietsers willen veilige en comfortabele fietsinfrastructuur. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief wordt aangeraden om verschillende modi te mengen binnen zone 30. Gemengd verkeer zorgt er immers voor dat automobilisten hun rijstijl aanpassen. Noodzakelijke randvoorwaarde is dat de baanvakken niet te breed zijn zodat de snelheid verlaagd wordt (zie Karim, 2015).

Indien de snelheid 50 kilometer per uur is worden best wel aparte fietspaden voorzien. Vanaf 70 kilometer per uur worden die best afgescheiden door een buffer. We verwijzen hiervoor naar het vademecum fietsvoorzieningen (2014).

[2] Let op: ouders van heel jonge kinderen zijn minder voorstander van het verlagen van drempels, omdat hun kleuters hierdoor de overgang tussen voetpad en straat minder aanvoelen. Een oplossing hiervoor zou kunnen zijn om met gekleurde lijnen te werken die de grens markeren.

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid auto-verkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	≥ 175	150	X	≥ 25 (aanbevolen: 50)	≤ 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	≥ 175	150	/	≥ 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend tweerichtingsfietspad	*niet van toepassing*				
Vrijliggend tweerichtingsfietspad	≥ 250	200	/	≥ 100 (*)	> 50 km/uur
Fietssuggestiestrook	125 – 150 [2]	120	/	/	≤ 50 km/uur
Fietsweg	250 - 350	250	/	/	/

(*) Wanneer een voldoende verticaal scheidend element (b.v. haagblok) is aangebracht tussen rijweg en fietspad kan een fietspad met smallere tussenstrook strikt genomen ook als vrijliggend beschouwd worden. Dit is echter geen aanbevolen situatie. Het aanbrengen van dergelijk scheidend element is overigens ook bij bredere tussenstroken aangeraden.
Breedte fietspaden bij **hoge fietsintensiteiten**: zie tabel volgende pagina (4.1.4).

http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php

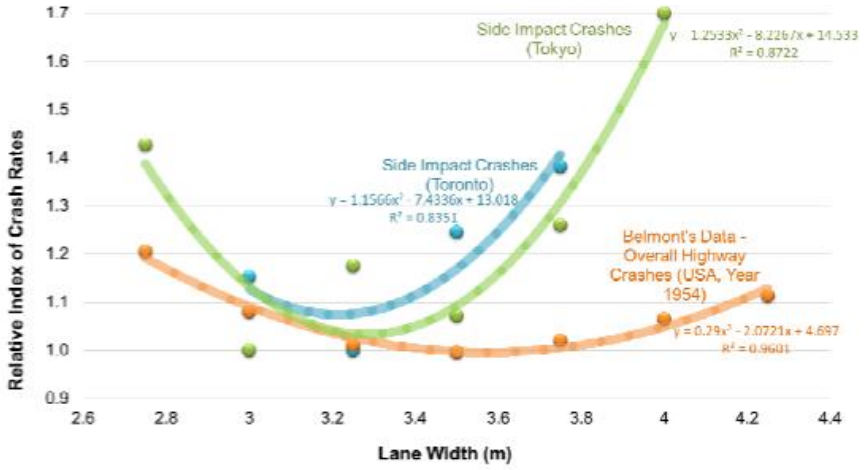
Steden worden steeds vaker geconfronteerd met zeer hoge fietsintensiteiten op bepaalde fietspaden. In die situaties worden eenrichtingsfietspaden van 2,5 tot 3,5 meter voorgesteld. Indien meer dan 10% bromfietsen gebruik maken van het fietspad loopt dit zelfs op tot 4 meter.

Bij kinderen zijn de afwezigheid algemene veiligheid en de aanwezigheid van fietspaden een belangrijke reden voor ouders om hun kinderen niet zelfstandig te laten fietsen (Ghekiere, Van Cauwenberg et al. 2014).

Een goed fietspad is breed, afgescheiden van het verkeer en zonder onregelmatigheden (Ghekiere, Deforche et al. 2015).

Traditioneel wordt gedacht dat baanvakken verbreed moeten worden om ongevallen te vermijden. De reden van een ongeval wordt dan gezien als plaatsgebrek voor de voertuigen. Internationaal onderzoek toont aan dat dit niet klopt: baanvakken breder dan 3,3 meter verhogen kans op ongevallen met fietsers. Reden hiervoor is dat bredere baanvakken tot effect hebben dat automobilisten hun snelheid verhogen. Het ideale baanvak meet volgens deze studie tussen 3 en

3,3 meter. Is het baanvak smaller dan 3 meter dan verhoogt opnieuw de kans tot ongevallen (Karim 2015).[3]



Karim, Evidence based Bicycle planning, 2015

FIETSSTALLINGEN

Uit onderzoek blijkt dat niet alleen comfortabele fietsroutes maar ook bewaakte fietsenstallingen meer invloed hebben op fietsgebruik dan het aanbieden van een kortere route (Fietsberaad NL 2016). Het is dus belangrijk om (bewaakte) fietsenstallingen te voorzien op populaire bestemmingen. Zo blijkt dat het voorzien van fietsenstallingen op het werk, gepaard gaat met meer actieve verplaatsingen naar het werk (Kaczynski, Bopp et al. 2010).

Het motief om te kiezen voor de fiets bij jongeren is verschillend van volwassenen. Zo geven jongvolwassenen (17-18j) aan dat ze veiligheid, gezondheid en milieu geen belangrijke factoren zijn die hun keuze voor actieve verplaatsingen bepalen. Korte reistijd, sociale aspecten, lage kosten, flexibiliteit en onafhankelijkheid zijn dan weer wel de belangrijkste factoren die er voor zorgen dat jongeren zich actief verplaatsen. Ze gaven aan dat er nood is aan voldoende en veilige fietsenstallingen op bestemmingen die populair zijn bij jongvolwassenen (Simons, Clarys et al. 2013).

Maar ook fietsstallingen voorzien in woonwijken waar mensen niet over een private garage beschikken is belangrijk.[4]

ALTIJD DE KORTSTE WEG?

- [3] http://www.academia.edu/12488747/Narrower_Lanes_Safer_Streets_Accepted_Paper_for_CITE_Conference_Regina_June_2015_

[4] Mobiel 21 ontwikkelde een leidraad voor gemeenten voor de opmaak van een fietsstallingenplan: www.mobielvlaanderen.be/fietssuite/leidraad.pdf

Een Nederlands experiment toont aan dat fietsers niet altijd de kortste weg nemen. Fietsers verkiezen de aanwezigheid van een **goede fietsinfrastructuur en wegdekkwaliteit** en **afwezigheid van hellingen** op de route boven een reistijdverkorting van 4 minuten. Maar uiteraard mag dit een gebrek van fietsvoorzieningen op een andere route niet legitimeren.

De aanwezigheid van voorrangskruispunten bleek geen invloed te hebben op het keuzegedrag van fietsers. De invloed van deze aspecten in verband met reiscomfort werd grotere naarmate de af te leggen afstand groter werd. Daarnaast bleken ook **bewaakte fietsenstallingen** en **comfortabele fietsroutes** meer invloed te hebben op fietsgebruik dan het aanbieden van een kortere route (Fietsberaad NL 2016).

Uit Vlaams onderzoek bleken volgende factoren een positief effect te hebben op (de zin om te) fietsen bij volwassenen (Mertens, Van Holle et al. 2014, Mertens 2016, Van Cauwenberg, De Bourdeaudhuij et al. 2016):

Aspecten gerelateerd aan veiligheid

- **Afgescheiden fietspaden van de rijweg**: afscheiding door een haag wordt verkozen boven de afscheiding door een stoepsteen en boven belijning. Een afscheiding met paaltjes kan leiden tot een beangstigend gevoel. De afscheiding tussen het voet- en fietspad gebeurt het best met belijning.
- **Effen fietspad**
- **Snelheidsbeperkende maatregelen** (bv. zone 30 i.p.v. zone 50). Verkeersdrempel had slechts beperkt effect.

Esthetische aspecten

- **Onderhoud (vb. geen graffiti, geen vuilnis, geen putten in het wegdek)**
- **Beplanting**

Foto: Jelle van Cauwenberg, bewerkt door Daphne Reiner

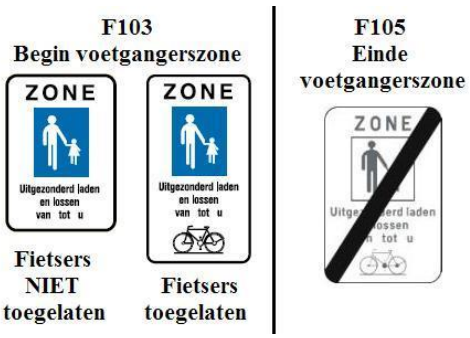
Korneel Heymanslaanin Gent: fietspaden 'op zijn Kopenhaags', dit wil zeggen aan de rechterkant van de geparkeerde wagens. Veilig en minder blootstelling aan uitlaatgassen. Foto Ivan Deboom

MENSGERICHT ONTWERP

De term 'mensgericht ontwerp' werd geïntroduceerd door Kopenhaags ontwerper Jan Gehl in 'Cities for People' (2010). Met de term wil hij afstappen van het technisch perspectief van de verkeersingenieurs op de ruimte voor voetgangers en fietsers. Dit perspectief wordt vaak omschreven in termen van 'infrastructuur'. In een mensgerichte benadering staat de mens in de publieke ruimte centraal. Het uitgangspunt hierbij is dat mensen graag zijn waar andere mensen zijn. Wil je graag dat mensen stappen en fietsen? Dan moet je ervoor zorgen dat het een fijne omgeving is waar mensen zicht niet alleen verplaatsen, maar er ook verblijven. Omgekeerd gaan mensen ook liever verblijven op plaatsen met weinig gemotoriseerd verkeer. Op die manier zorg je voor een positieve spiraal van meer mensen en minder auto's.

▸ VOETGANGERSZONE

Van alle statuten die in de verkeerswetgeving zijn opgenomen, geeft de voetgangerszone de meeste vrijheid aan de voetgangers. De zone heeft een verblijfskarakter, waar voetgangers tijd doorbrengen. De voetganger mag de volledige breedte van de weg gebruiken en mag er gaan en staan waar hij wil. Winkelwandelstraten, parken, pleinen en kleine woonstraatjes zijn voorbeelden van locaties die zich uitstekend lenen om als voetgangerszone in te richten (Vlaamse Stichting Verkeerskunde 2013).



Bron: http://www.lokalepolitie.be/5388/nieuws/2524-respecteer-het-eenrichtingsverkeer

Een uitdaging in voetgangerszones is vaak de verhouding met fietsers. Soms worden fietsers uit de voetgangerszone geweerd. Men dient ervoor te waken dat dit de fijnmazigheid van het fietsnetwerk hierbij niet in het gedrang werkt. De fiets als functioneel vervoersmiddel moet voldoende aantrekkelijk blijven.

HET WOONERF EN SHARED SPACE

In het woonerf mogen alle weggebruikers de gehele breedte van de beschikbare ruimte gebruiken. Voertuigen rijden maximum 20 kilometer per uur. Het straatoppervlak is doorlopend, er is geen hoogteverschil tussen voetpad en straat. Bestuurders mogen de voetgangers niet in gevaar brengen en ze niet hinderen; zo nodig moeten zij stoppen. Zij moeten bovendien dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen. De voetgangers mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren[i].

Traditioneel wordt het woonerfprincipe toegepast op 'doodlopende straatjes', en dit zowel in oude arbeiderswijken als bij nieuwe verkavelingen.

In bestaande straten zonder 'woonerfstructuur' kan het woonerfprincipe mogelijk gemaakt worden door straten te knippen en doorgaand autoverkeer te weren. Maar ook in straten met doorgaand verkeer kan het woonerfprincipe worden toegepast.

Het woonerf en de bijhorende reglementering staat juridisch vastgelegd in het verkeersreglement en is herkenbaar aan volgend bord:[ii]

•

Evere, straatinrichting op basis van woonerfprincipe:

afwezigheid van voetpaden,
beplanting
belichting
materiaalkeuze bestrating
Parkeren kan enkel op daarvoor voorziene vakken.

Het ontwerpkader 'Shared Space' trekt de uitgangspunten van het woonerf door naar alle straatinrichting in het centrum van een dorp of stad. Door de modi te mengen in plaats van te scheiden en reglementering via borden en lichten te mijden geef je de verantwoordelijkheid terug aan de verschillende weggebruikers en verhoog je –volgens aanhangers – de veiligheid.[iii] Critici stellen deze verhoogde veiligheid echter in vraag. Shared Space verhoogt het subjectieve onveiligheidsgevoel, vooral bij ouders met betrekking tot hun kinderen en ouderen[iv]. De studies vanuit de bewegingswetenschappen tonen aan dat een subjectief onveiligheidsgevoel mensen ervan kan weerhouden zich actief te verplaatsen waardoor Shared Space een tegenovergesteld effect kan hebben.[v] Indien gemeenten kiezen voor een shared space inrichting dient dit dus zeer doordacht te gebeuren en moet dit geëvalueerd worden.

Foto Fietsberaad: Haren in Nederland heeft een bekend shared space beleid. Hoewel ongevallencijfers in de positieve richting wijzen blijft een groep gebruikers kritisch omwille van het subjectief onveiligheidsgevoel.[5]

FIETSSTRATEN

In fietsstraten mogen de fietsers de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen. Motorvoertuigen hebben toegang tot fietsstraten. Zij mogen de fietsers evenwel niet inhalen. De snelheid mag in een Fietsstraat nooit hoger liggen dan 30 kilometer per uur.[vi]

[5] info: http://www.fietsberaad.nl/?section=Voorbeeldenbank&lang=nl&mode=detail&repository=Shared-space+Haren

Bonheiden heeft een netwerk van 26 kilometer fietsstraten.

Foto: http://transitienu.blogspot.be/

-

MENSGERICHT ONTWERP VOOR OUDEREN

Ouderen vragen bijkomende aandachtspunten waar we op moeten inspelen indien we hen willen aanzetten tot actieve verplaatsing. Tabel 1 Factoren uit de fysieke omgeving (perceptie van ouderen) en de relatie met actieve verplaatsing bij ouderen (Van Cauwenberg, Clarys et al. 2012)

WAT ZORGT ER VOOR DAT OUDEREN ZICH ACTIEF VERPLAATSEN?	
Stappen als actieve verplaatsing	• Wonen in stedelijk gebied • Korte afstand tot diensten • Tevreden zijn over openbaar vervoer • Zich veilig voelen • Meer winkels • Aanwezigheid van zebrapaden op verkeersaders in randstedelijk gebied • Aanwezigheid van straatverlichting • Verkeersveiligheid
Fietsen als actieve verplaatsing	• Korte afstand tot diensten • Meer winkels • Tevreden over openbaar vervoer • Zich veilig voelen (vooral belangrijk voor vrouwen) • Verkeersveiligheid • Rustbanken

- Straatverlichting
- Veiligheidsgevoel (subgroep vrouwen)

Uit de tabel komt duidelijk naar voor dat de nabijheid van winkels en voorzieningen van openbaar vervoer er voor zorgen dat ouderen zich actief gaan verplaatsen. Het aantrekken van lokale kleine winkels en diensten in kernen, kan er dus voor zorgen dat ouderen meer zullen bewegen.

Korte afstanden zorgen ervoor dat ouderen de verplaatsing durven maken en ze hiervoor geen beroep hoeven te doen op externen. Wat hierbij opvalt is dat niet alleen verkeersveiligheid een rol speelt, maar ook sociale veiligheid, zeker voor oudere vrouwen.[6]

ZICHTASSEN

Een veilige omgeving is voor ouderen (en voor vrouwen) een belangrijke voorwaarde om te bewegen in de publieke ruimte (Foster and Giles-Corti 2008, Lovasi, Hutson et al. 2009). Dat geldt ook voor vrouwen. Ouderen en vrouwen vermijden vaker om zich alleen te begeven in de publieke ruimte als het donker is.

De gepercipieerde veiligheid wordt verhoogd door zoveel mogelijk zicht op de publieke ruimte te ontwikkelen (Cozens 2008).

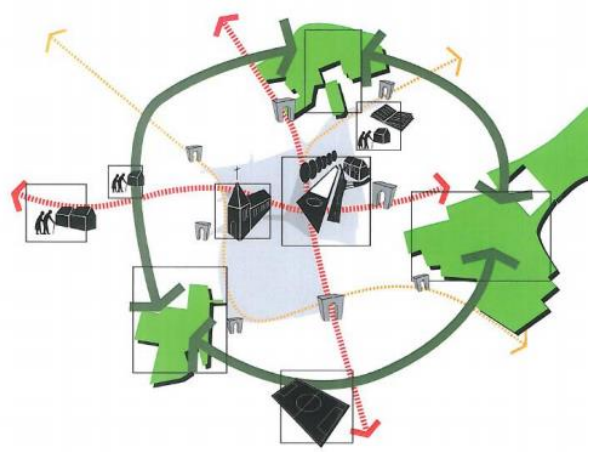
DE VOETGANGERSCIRKEL

Een voetgangerscirkel is een aaneengesloten wandelroute die voetgangers in staat stellen om zelfstandig en op eigen tempo hun doel stappend te bereiken (al dan niet met hulpmiddelen) op deze wandelroutes worden voor voetgangers trottoirs geëffend, afritjes gemaakt, oversteekplaatsen (met meer groentijd) gerealiseerd, obstakels op de trottoirs opgeruimd en rustpunten aangelegd. Voetgangerscirkels verbinden belangrijke voorzieningen met elkaar. Er is duidelijke bewegwijzering en voldoende verlichting.vii De gemeenten Wervik, Olen en Malle hebben ervaring met voetgangerscirkels.

VOORBEELD: VOETGANGERSCIRKEL OLEN

- *http://www.olen.be/product/179/woonzorgzone-en-voetgangerscirkels*
- http://www.vsv.be/sites/default/files/4._voorbeeld_olen.pdf

[6] Actie? Brochure 'senioren op straat', Infopunt publieke ruimte
http://publiekeruimte.info/projectwerking/senioren-op-straat



Figuur: Concept woonzorgzone met voetgangerscirkel in Olen

VOORBEELD: VOETGANGERSCIRKEL WERVIK

- https://www.wervik.be/ocmw/nieuws/nieuwe-voetgangerscirkels
- http://www.vvsg.be/welzijnsvoorzieningen/Documents/Nieuws/Woonzorgzone%20op%20kruissnelheid.pdf

Foto: voetgangerscirkel Wervik

BORDJES BEWEGWIJZERING VOOR ACTIEVE VERPLAATSING

Door bordjes met bewegwijzering voor voetgangers te voorzien kunnen bezoekers zich oriënteren, vlot hun bestemming bereiken en voelen zij zich welkom.

De signalisatieborden van 10.000 stappen, met stappenaanduiding naar functies op strategische plaatsen moedigt mensen aan de beweegnorm te halen. Het koppelt ineens het voetgangersbeleid aan het gezondheidsbeleid.

•

Jongeren geven ook aan dat er nood is aan voldoende en veilige fietsenstallingen op bestemmingen die populair zijn bij jongvolwassenen (Simons, Clarys et al. 2013).

SCHOOLSTRATEN

Het concept schoolstraat werd ontwikkeld in de Italiaanse stad Bolzano. Bedoeling is om de verkeerschaos in de schoolomgeving bij het begin en het einde van een schooldag te beperken. Daarom worden de schoolstraten twee keer per dag afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Concreet betekent dit dat gemachtigde opzichters of de politie aan de ingang van de straat een verplaatsbaar bord zetten. [viii]

Foto: HLN 20/01/15

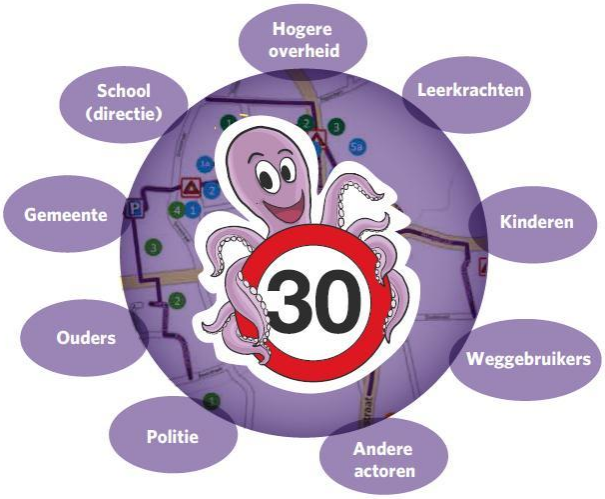
Volgens een enquête van fietsberaad zouden één op acht gemeenten een schoolstraat plannen.ix

STAPSPOTS

Een stapspot is een plaats op wandelafstand van school waar kinderen kunnen afgezet worden door de ouders en van waar ze begeleid naar school wandelen (Vanwolleghem, D'Haese et al. 2014). Deze stapspots zijn gelegen op gemakkelijk bereikbare plaatsen (vb. een kerkpleintje). Een stapspot zorgt er voor dat ook kinderen die ver van school wonen, ook op een actieve manier naar school kunnen komen. Een pilootstudie naar het effect van de stapspots op het verplaatsingsgedrag naar school bij kinderen uit de lagere school duidde op een stijging van een gemiddelde van 1 naar 3 verplaatsingen/week te voet naar en van school. Een belangrijke voorwaarde voor de implementatie van een stapspot is de begeleiding door een volwassene (vnl. bij 6-tot 9-jarigen). De stapspot interventie werd positief onthaald door leerlingen en hun ouders. De leerkrachten waren minder enthousiast, door de verhoogde werklast (begeleiding) die de stapspot met zich meebracht. Het werken met vrijwilligers (vb. (groot)ouders) kan hiervoor een oplossing bieden.

OCTOPUSPLAN EN DE OCTOPUSSTRAAT

Om een veilige schoolpoortomgeving integraal aan te pakkend dienen scholen na te denken over verschillende stakeholders en verschillende acties. Via het 'Octopusplan' ondersteunt de voetgangersbeweging scholen in dit proces.x



Een Octopusstraat is een straat die in de buurt van de schoolpoort autovrij wordt gemaakt. Op die manier wordt er meer ruimte geboden aan wandelaars en fietsers. Er wordt gevraagd aan de ouders die hun kind met de auto naar school brengen, om verder te parkeren en te voet naar school te komen. Zie: smove.be

Bron foto: www.tragewegen.be

FIETS- EN WANDELPOOL[7]

Fiets- wandelpoolen is met een kleine, duidelijk herkenbare groep kinderen onder begeleiding van een volwassene naar school of naar vrijetijdsbestedingen fietsen/wandelen. Sam de verkeersslang is een campagne van Mobiel 21 om kinderen aan te moedigen om op woensdag actief naar school te komen.[8]

AUTODELEN EN PARKEERHAVENS

Parkeerhavens zijn kleine parkings op buurtniveau. Omwonenden parkeren niet meer voor hun deur, maar zetten hun auto op de parking verder op. Autodelen betekent dat je een auto deelt met meerdere gezinnen. Er zijn veel systemen van autodelen. Autodelen heeft met het concept parkeerhavens gemeen dat je je auto niet voor de deur parkeert. Vanuit bewegingsperspectief zit hier dubbele winst in: ten eerste telt iedere stap. Dus stappen naar de parkeerhaven en de autodeelplek is goed voor de stappenteller. Maar door de auto verder van het huis te parkeren verhoog je ook de drempel om die te nemen, vooral bij korte afstanden. [9]

FIETSDEELSYSTEMEN

---

[7] www.fietspoolen.be
[8] http://verkeersslang.be/
[9] Alles over autodelen: www.autodelen.net

Fietsdeelsystemen zijn een belangrijke schakel in het voor- en natransport van openbaar vervoergebruikers. Afhankelijk van hun opzet kunnen ze ook een oplossing bieden aan mensen die geen ruimte hebben om hun fiets thuis veilig te stallen.

Een voorbeeld van een fietsdeelsysteem in Vlaanderen is Blue Bike. Blue bike fietsen zijn beschikbaar zijn aan treinstations waardoor treinreizigers hun verplaatsing gemakkelijk met de fiets kunnen verderzetten.

Dit systeem kan ook op andere plaatsen uitgebreid worden: in Lier zijn blue bikes ook beschikbaar aan de halte van De Lijn en op de park en ride parkings. Uit een bevraging bij de gebruikers van Blue Bike, bleek dat 23 % de volledige verplaatsing voordien per auto zou hebben gedaan en 7 % zou de volledige verplaatsing niet hebben gedaan (Nieuwsbrief BlueBike dd 19/09/2016).[10]

[10] Meer info: http://www.mobielvlaanderen.be/overheden/artikel.php?nav=10&mbnr=150&id=1529
http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Bijlagen/Cahier_Blue-bike_DEF.pdf

[i] http://www.steunpuntstraten.be/vademecum/?p=h4th1n1h2n5h3n5h4n2
[ii] http://www.steunpuntstraten.be/vademecum/?p=h4th1n1h2n5h3n5h4n2
[iii] http://njbikeped.org/improving-road-safety-shared-space/
[iv] http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Fietsverkeer-19-sharedspace.pdf
[v] http://www.verkeersnet.nl/5466/shared-space-objectief-veilig-subjectief-onveilig/http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Notitie%20Shared%20Space%20221008.pdf
[vi] http://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/1804-art22novies
[vii] Van Velthoven, J. Woonzorgzone Olen Centrum, een ander verhaal
[viii] http://www.tragewegen.be/e-zines-hidden/item/3606-vraag-van-de-maand-wat-is-een-schoolstraat
[ix] http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20150119_01482797
[x] http://www.octopusplan.be/art/rubriek/pk199t543