



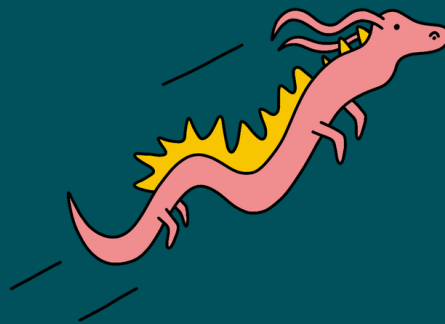
Goedgekeurd door kinderen

Want een straat op kindermaat
is goed voor iedereen.

week
van de
mobilititeit
16-22 september

Beleidsdossier Week van de Mobiliteit 2026

#goedgekeurddoorkinderen



Honderdduizenden kinderen en jongeren gaan elke dag de straat op. Te voet, met de fiets, achterop de longtail of met de bus. Ze steken over, ze wachten aan een licht, hangen even rond op een pleintje, ze rijden op weg naar school langs de steenweg, steken het zebrapad over naar de sportclub of naar andere hobby's, kuieren naar speelpleintjes en ook naar huis.

Die **verplaatsingen zouden vanzelfsprekend moeten zijn**. Voor veel kinderen en jongeren is dat niet zo.

Dit jaar staat de Week van de Mobiliteit in het teken van kinderen en jongeren. Dit dossier is de onderbouw daarvan. Het vertrekt niet van wat wij volwassenen in het mobiliteitsveld denken dat kinderen nodig hebben, maar van wat zij ons vertellen. We hebben hen geteld. We hebben met hen gepraat. We maken in dit dossier de vertaalslag, zodat beleidsmakers, iedere gemeente, onze Vlaamse en onze federale politici handvaten krijgen om **werk te maken van kindvriendelijke openbare ruimte**.

We doen dit aan de hand van drie grote blokken. In 'Kinderen zijn al onderweg' laten we hen zelf aan het woord. Spoiler alert: **kinderen willen zich zelfstandig verplaatsen**, te voet, met de fiets of het openbaar vervoer, maar ze kunnen of mogen dat te vaak niet. Veiligheid is hierbij het sleutelwoord dat steeds terugkomt. In het tweede en derde blok spitten we dit verder uit, door in te zoomen op de routes die kinderen afleggen. Met wie delen ze die weg? Wat rijdt er in hun buurt? Ieder blok eindigt met concrete aanbevelingen.

Kinderen zijn vandaag al onderweg. Alleen ... niet altijd op de manier die ze zelf willen. De **obstakels om zelfstandig op weg te gaan zijn reëel**. Dit dossier reikt concrete instrumenten aan om die weg te werken. Enkel zo kan iedere verplaatsing ook echt goedgekeurd zijn door kinderen.

Over dit dossier

Dit beleidsdossier verschijnt naar aanleiding van de Week van de Mobiliteit 2026, die dit jaar in het teken staat van kindvriendelijke mobiliteit en publieke ruimte.

Elk jaar, tussen 16 en 22 september, vieren we met de Week van de Mobiliteit het feest van de duurzame mobiliteit. Honderden gemeenten, verenigingen, bedrijven, sportclubs, scholen... organiseren acties en motiveren samen honderdduizenden mensen om duurzamer op weg te gaan.

In 2026 is het motto van de Week van de Mobiliteit **"Goedgekeurd door kinderen"**. Zoals het VN-verdrag voor de Rechten van het Kind stelt: elk kind heeft recht op een veilige, gezonde en kindvriendelijke omgeving waarin het zich op een actieve en zelfstandige manier kan bewegen.

Het dossier past in het werk van de **Coalitie Kindnorm**. Die norm is een oproep om het perspectief van kinderen en jongeren centraal te stellen in het mobiliteitsbeleid. De coalitie pleit voor veilige routes, kindvriendelijke buurten en inspraak voor kinderen en jongeren. Al deze elementen komen in dit dossier terug.

Samen zorgen we ervoor dat kinderen en jongeren actief, veilig en zelfstandig op pad kunnen én mogen gaan. Meer kindperspectief in ons verkeer en in de publieke ruimte zorgt voor veilige en leefbare straten voor iedereen. Geen beter moment dan de Week van de Mobiliteit om daar werk van te maken.

De cijfers in dit dossier komen voornamelijk uit de Kinderfietstelling 2026, aangevuld met een heel aantal andere rapporten en studies. De kinderfietstelling is een initiatief van de Fietzersbond en Mobiel 21, wetenschappelijk begeleid door de Leerstoel Fiets van de UGent (vakgroep Geografie). Vrijwilligers telden van 26 tot en met 29 mei 2026 hoeveel kinderen de fiets namen in de spits tussen 7.30 en 8.30 uur. Ze deden dit op 21 locaties in zowel Vlaanderen als Brussel. [Hier lees je meer achtergrond over de Kinderfietstelling.](#)

De uitspraken van kinderen komen uit klasgesprekken die Mobiel 21 voerde in het Lyceum, de Sint-Pietersschool en Don Bosco in Mechelen, met het tweede, derde en zesde leerjaar. [Die gesprekken zijn afzonderlijk gerapporteerd.](#)

De Week van de Mobiliteit is een organisatie van Netwerk Duurzame Mobiliteit en heel wat van haar lidorganisaties waaronder Bond Beter Leefmilieu, Fietzersbond, TreinTramBus, Mobiel 21, Mpact, Trage Wegen, Voetgangersbeweging en Way To Go.

Meer info www.weekvandemobiliteit.be

 info@weekvandemobiliteit.be



Kinderen zijn al onderweg

Kinderen fietsen al, gaan te voet naar school, of springen zelfstandig de bus of de tram op, op weg naar hun hobby, hun vrienden of die fijne speeltuin in de buurt. Wie het niet doet, wil vaak wel, maar mag niet. Dat hangt niet altijd van het kind of de ouder af, maar vooral van de omstandigheden: niet overal kan een kind veilig autonoom de weg op. Hoog tijd om dat in kaart te brengen. Wie is hier beter voor geplaatst dan de ervaringsdeskundigen zelf? Wie dagelijks vier kilometer fietst tussen huis en school, kent de gevaarlijke punten beter dan om het even welke beleidsmedewerker. Hun stem hoort structureel mee te wegen, niet als sympathiek decor maar als bron van expertise. Voor dit blok vertrekken we vanuit het fietsende kind. Dankzij de allereerste Vlaamse kinderfietstelling beschikken we over waardevolle data, en kregen kinderen zelf de kans aan het gesprek deel te nemen.

Wie er 's ochtends voorbijkomt

Eind mei 2026 organiseerden de Fietzersbond, Mobiel 21 en de Leerstoel Fiets van de UGent de allereerste Vlaamse kinderfietstelling. Van 26 tot en met 29 mei 2026 telden vrijwilligers op 21 plaatsen in Vlaanderen en Brussel tijdens de ochtendspits, tussen 7.30 en 8.30 uur, wie er voorbij fietste. Eén voor één. Ze tikten af op 12.121 fietsers. Van al die fietsers was 46 procent een kind of een jongere die zelf reed. Nog eens 6 procent waren kinderen die meereden op de fiets van een volwassene. De rest, 48 procent, waren volwassenen.

Wie fietst er in de ochtendspits?	Aandeel
Zelfstandig fietsende kleuters	3,4 %
Kinderen lagere school	8,5 %
Middelbare scholieren	33,7 %
Volwassenen	48,0 %
Kinderen die meerijden op de fiets van een volwassene	6,4 %

Bron: Leerstoel Fiets UGent, Kinderfietstellingen 2026, N = 12.121.

Één telling is nog geen trend, maar doet nu wel dienst als eerste nulmeting. Interessant alvast is het verschil tussen stad en platteland. In landelijk gebied bestaat de fietsstroom voor 24% uit kinderen van de lagere school en zelfs voor 8% uit zelfstandig fietsende kleuters. In stedelijk gebied valt het aandeel zelfstandig fietsende kleuters terug tot 2%.

Opvallend, want juist in steden liggen scholen vaak dichtbij. Waarom de jongste kinderen minder zelfstandig fietsen, zeggen deze cijfers niet. Daarom gingen we het hen zelf vragen, in drie Mechelse basisscholen.

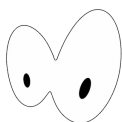
Wat kinderen er zelf over zeggen

In mei-juni 2026 ging Mobiel 21 langs bij drie Mechelse scholen, met name het Lyceum, de Sint-Pietersschool en Don Bosco, voor gesprekken met het tweede, derde en zesde leerjaar. Geen enquête, maar een gesprek: Hoe kom je naar school, waarom op die manier, wat houdt je tegen om te fietsen, wat zou helpen?

Het eerste wat opvalt: fietsen is voor kinderen in de eerste plaats gezelschap. Niet gezondheid, niet milieu, niet snelheid.

"Fietsen vind ik leuk omdat ik dan met vriendinnen samen kan zijn en avonturen kan beleven, zoals in het boek dat we lezen."

Derde leerjaar



"Ik kom graag met de fiets, want dan kan ik samen met mijn broer naar school komen."

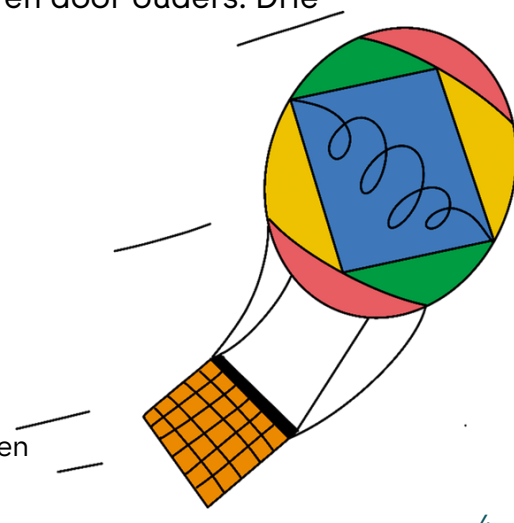
Wie kinderen op de fiets wil krijgen, moet straten ontwerpen waar twee kinderen naast elkaar kunnen rijden en ondertussen kunnen praten. Een fietspad waar dat niet kan, haalt precies weg wat fietsen voor hen de moeite waard maakt. Een goed ontwerp houdt rekening met de vetergang* van de jongste kinderen tijdens het fietsen en geeft ze dus ruimte.

Een fietsbus, waarbij kinderen in groep en onder begeleiding naar school rijden langs een vaste route met vaste opstapplekken, doet twee dingen tegelijk: het geeft kinderen het gezelschap waar ze het voor doen, en het geeft ouders een tussenstap tussen zelf meefietsen en helemaal loslaten.

Wat hen tegenhoudt, is telkens hetzelfde duo: gevaar en afstand. Ze vereisen elk een andere aanpak.

Gevaar is bij kinderen nooit vaag. Het is heel tastbaar. Ze benoemen een kruispunt, een steenweg, die keer dat ze gevallen zijn of een auto die te laat remde. Bij Don Bosco, aan de Antwerpsesteenweg, wijzen de leerlingen zelf het kruispunt voor hun schoolpoort aan en vertellen ze over bijna-botsingen.

Afstand is ook tastbaar, maar op een andere manier. Drie kilometer werd in verschillende gesprekken "te ver" genoemd, door kinderen en door ouders. Drie kilometer is voor een tienjarige een kwartier fietsen.



* De vetergang is de lichte zijwaartse slingerbeweging of afwijking van een rechte lijn. Bij fietsende kinderen is die beweging extra aanwezig.

De weg naar het park, maar niet naar school

Veel kinderen die niet alleen naar school fietsen, mogen wel al alleen naar het park, de speeltuin, de bakker of het voetbal. Bij de leerlingen van Don Bosco fietst in het tweede leerjaar de helft van de klas alleen naar het park, "omdat het dichtbij is". Bij het Lyceum zegt een jongen uit het zesde leerjaar het zelf: hij fietst overal alleen naar toe, behalve naar school.

Ouders hebben dus geen probleem met fietsen. Ze hebben geen probleem met zelfstandigheid. Ze hebben een probleem met één bepaalde route: een die langer is, drukker is en precies over die kruispunten en steenwegen loopt die kinderen zelf aanwijzen als gevaarlijk.

Dat is goed nieuws: er moet niemand overtuigd worden. Er moet iets hersteld worden, en we weten precies wat.

Het wijst ook meteen de werkwijze uit. De routes die kinderen vandaag al alleen afleggen, naar het park, de speelplek of de club, zijn het vertrekpunt. Van daaruit werk je door naar de school, in plaats van te beginnen aan de schoolpoort en te hopen dat het verderop wel goedkomt.

Hebben, kunnen, mogen

Achter de vraag of een kind fietst, zitten drie voorwaarden die zelden samen worden bekeken. Nochtans moet aan alle drie voldaan zijn, of het kind gaat de fiets niet op.

Een fiets hebben

De banaalste drempel is meteen de meest onderschatte. Een fiets die te groot is. Een ketting die eraf ligt. Of gewoon geen fiets.

"Ik heb thuis alleen een fiets die te groot is, van mijn broer, dus ik kan niet met de fiets naar school komen."

Tweede leerjaar

In Vlaanderen hebben 392.000 gezinnen geen fiets in huis, en één op vijf mensen kampt met vervoersarmoede. Hier is de gepaste oplossing bescheiden en de winst groot: een fietsbibliotheek, een herstelmoment op school, een tweedehandsregeling, deelfietsen op kindermaat.

In een fietsbibliotheek huur je gemakkelijk een kinderfiets voor zo'n 20 euro per jaar, en hij groeit mee met het kind. Binnen "Een Fiets voor Iedereen" lopen intussen 69 lokale projecten die dit doen, van een fietsbibliotheek in Tremelo tot leerlingen van het VTI in Lier die fietsen herstellen voor hun medeleerlingen. Het is ook de drempel die dicht bij maatschappelijke breuklijnen blijft. Wie thuis geen fiets heeft staan, leert het meestal ook niet.

Openbaar vervoer hebben

Het gaat daarbij niet enkel over toegang tot fietsen, maar evengoed over de toegang tot openbaar vervoer. Waar is mijn bus of tram? De afgelopen twintig jaar werd het openbaar vervoer in Vlaanderen stelselmatig afgebouwd, en met name de laatste besparingsronde laat haar sporen na. Door een verminderd en aangepast aanbod moeten kinderen over heel Vlaanderen op zoek naar nieuwe oplossingen om op school te geraken. Vaak zijn ze langer onderweg.

Een halte hebben op loopafstand, ze veilig kunnen bereiken, en de rit kunnen betalen. Wie geen halte in de buurt heeft, heeft geen keuze, hoe goed het aanbod verderop ook is.

Kunnen fietsen

In het tweede en derde leerjaar zeggen kinderen gewoon dat ze het nog niet goed genoeg kunnen. Zonder schroom, want de halve klas zit in hetzelfde schuitje.

"Ik kan al een beetje fietsen, maar nog niet goed genoeg om naar school te fietsen. Ik moet eerst nog wat oefenen."
Tweede leerjaar

Tegen het zesde leerjaar is dat probleem nog niet helemaal verdwenen, maar onzichtbaar geworden. Leerlingen beginnen er zelden zelf over; dat doet de leerkracht, die bij de voorbereiding van het fietsexamen merkt dat er in het vijfde nog kinderen zijn die niet of niet goed kunnen fietsen.

"Leerkrachten zien wel dat er voorbereiding nodig is en dat sommige kinderen thuis niet fietsen."
Zesde leerjaar

Hoe meer fietsen in de klas een vanzelfsprekendheid wordt, hoe meer leerlingen zwijgen over níet kunnen fietsen. Net de kinderen die het meest moeten oefenen, houden hun mond op het moment dat het aanbod stopt. Een vast moment op school, extra fietslessen, een fietsweek of een fietsexamen, is voor hen het enige vangnet dat niet afhangt van wat er thuis gebeurt. Gelukkig bieden initiatieven als de fietsschool van Mobiel 21 oplossingen op maat.

Tot slot leert verkeerseducatie kinderen vandaag vooral hoe ze zich aanpassen aan de auto, en te weinig wat hun eigen plaats en rechten in het verkeer zijn. Een kind dat leert dat het achter zijn vriendin moet gaan rijden zodra er een auto nadert, leert iets anders dan wat de wegcode zegt. Wie wil dat kinderen zelfstandig fietsen, moet hen ook leren dat ze er mogen zijn.

Mogen fietsen

De derde voorwaarde is de meest cruciale. Kinderen ervaren zelfstandig fietsen als iets dat je moet verdienen.

"Ik heb heel veel moeten zagen om alleen te mogen fietsen."
Zesde leerjaar

De ouder is de poortwachter, en veiligheid is zijn grootste zorg. Die zorg wegnemen is een kwestie van opvallend concrete stappen: een route die samen geoefend is, duidelijke afspraken, en vaak het fietsexamen.

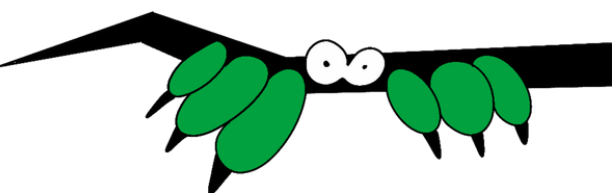
"Ik ken de weg, ik heb die geoefend samen met mijn mama."
Derde leerjaar

Verschillende leerlingen noemden het behalen van hun **fietsexamen** als een mijlpaal, waarna ze zelfstandig mogen fietsen. Dat is een mechanisme dat in het beleidsdebat nauwelijks voorkomt. Het fietsexamen leert kinderen fietsen, maar het overtuigt vooral ook hun ouders. Het geeft hen een externe beoordeling om hun beslissing op te baseren, in plaats van enkel hun eigen, meestal voorzichtige, inschatting.

Het fietsexamen is dus een bestaand instrument, dat bovendien weinig kost en een van de grootste drempels rechtstreeks wegwerkt. Dat verdient meer dan een vermelding.

Het kan slimmer dan het vandaag meestal gebeurt. Zo legt de afdeling Deinze van de Fietzersbond het parcours van het jaarlijkse fietsexamen bewust langs alle secundaire scholen van de stad, samen met de politie. Wie in juni zijn brevet haalt, heeft in september de weg naar zijn nieuwe school al gereden.

In twee van de drie bevraagde klassen zegt een grote meerderheid van het zesde leerjaar volgend jaar met de fiets te zullen gaan, maar de eerste schooldag rijden de ouders vaak nog mee. Een examenparcours dat de belangrijkste schoolroutes al integreert, kost niets meer dan een goed getekende lijn op een kaart.



Openbaar vervoer mogen nemen

Voor wie verder woont, of voor het eerst naar het middelbaar gaat, is de bus of de trein de volgende stap. Als er al een bus of tram in de buurt is, dan staat ook hier de veiligheidsvraag centraal. "Raakt mijn kind daar wel veilig?", is de vraag die veel ouders zich stellen. Alleen als dat zo is, zullen ze ook het openbaar vervoer mogen nemen.

Hoe de weg naar die halte er uit ziet, is dus geen detail van het busbeleid. Het is een essentieel onderdeel van de route van het kind.

Te voet kunnen en mogen gaan

Te voet gaan vraagt weinig middelen. Bezit, beschikbaarheid of onderhoud van een vervoersmiddel speelt hierbij geen rol. Kinderen kunnen zich zo op een eenvoudige en zelfstandige manier verplaatsen, zonder afhankelijk te zijn van de aanwezigheid van een vervoersmiddel, kunnen fietsen of van iemand die hen brengt. Dat maakt wandelen een belangrijke en laagdrempelige manier van verplaatsen voor kinderen, ongeacht hun thuissituatie.

Kinderen maken hun eerste zelfstandige verplaatsingen vaak te voet, dicht bij huis en in hun eigen buurt. Ze bewegen zich daarbij vaak anders dan volwassenen: speelser en onvoorspelbaarder, en vanop een andere ooghoogte. Beleving, spel en ontdekking zijn dan ook onlosmakelijk verbonden met hun verplaatsingen en met hoe ze de publieke ruimte gebruiken.

Waar het wandelen zelf zo vanzelfsprekend is, merken we dat de toestemming om dit te doen, dat zeker niet is. Zo blijkt uit de voetgangersbarometer dat de grote meerderheid van volwassenen vindt dat een kind van 8 jaar zich nog niet veilig zelfstandig kan verplaatsen.

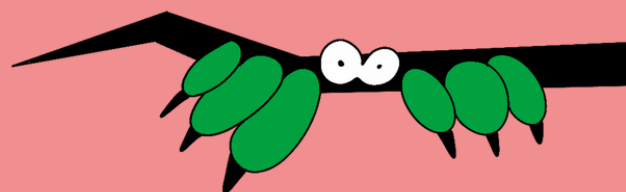
En ... actie!

De gemeente en de school kunnen morgen beginnen.

1. Organiseer een fietsexamen in het zesde leerjaar, en herhaal het. Laat het parcours langs de secundaire scholen lopen waar die leerlingen volgend jaar naartoe gaan.
2. Organiseer een voetgangersexamen en bouw stapsgewijs de kennis over 'veilig stappen' op van de kleuterklas tot de lagere school. Zet onder andere in op veilig oversteken en maak je infrastructuur kindvriendelijk.
3. Zorg voor een aanbod buiten de school, voor wie het thuis niet leert: fietslessen, oefenmomenten... samen met het jeugdwerk en met de organisaties die dit al doen.
4. Maak een fiets beschikbaar voor wie er geen heeft. Dat kan via een fietsbibliotheek, een herstelmoment op school of een tweedehandsregeling.
5. Zet een fietsbus of fietspool op vanuit de wijken waar de meeste leerlingen wonen. Kinderen fietsen het liefst samen, en ouders laten makkelijker los in groep.
6. Breng de omgeving van de bushalte in kaart.
7. Vraag de kinderen zelf waar het misloopt op hun weg naar school, en schrijf op wat ze zeggen. Het kost een lesuur en het levert een scherpere lijst op dan de meeste studies.

Vlaanderen kan het systeem sluiten.

1. Stem het aanbod verkeerseducatie af tussen Mobiliteit en Onderwijs, zodat het niet afhangt van hoe de school de eindtermen invult of hoe geëngageerd een school of gemeente is.
2. Herbekijk de inhoud van de verkeerseducatie vanuit het perspectief van de fietser, voetganger of gebruiker van het openbaar vervoer. Het perspectief van de automobilist mag niet alles bepalen.
3. Investeer in veilige en aangename haltes voor het openbaar vervoer.
4. Zorg dat toegang tot een gepaste fiets geen kwestie van toeval of vrijwilligerswerk blijft.



De route van het kind

Kinderen mogen zelden alleen naar het park, de sportclub of naar vriendjes. Nog lastiger is de weg naar school: die wordt ingeschat als te onveilig.

Dat is meer dan enkel een gevoel. Elke dag zijn tien Vlaamse scholieren tussen drie en achttien jaar betrokken bij een verkeersongeval op weg naar of van school. Meer dan 60 procent van die slachtoffers verplaatst zich te voet of met de fiets. De ongevallencijfers tonen het duidelijk aan: onze infrastructuur is niet ingericht op maat van kinderen.

Een route is zo veilig als haar gevaarlijkste punt

Een route wordt niet beoordeeld op haar gemiddelde, maar op haar slechtste honderd meter. Negen veilige kruispunten en één levensgevaarlijk kruispunt resulteren niet in een weg waarop een ouder zijn kind alleen durft laten rijden. Zo redeneert een ouder, zo redeneert een kind, en zo zou een wegbeheerder ook moeten redeneren.

Vandaag gebeurt dat zelden. Er wordt gepland per project, per straat, per budgetlijn en per wegbeheerder. Het resultaat is een lappendeken: een voetpad dat ophoudt aan een gemeentegrens, een zone 30 die stopt op de hoek, een keurig heraangelegde schoolomgeving die uitgaat op een steenweg waar niets veranderd is.

Wie waar verantwoordelijk voor is, daar heeft kind noch ouder boodschap aan. Ze willen zich zelfstandig kunnen verplaatsen, van a naar b.

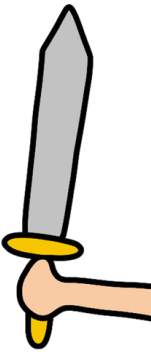
Wat een route bruikbaar maakt

Samenhang

Er is een zeer praktisch vertrekpunt dat zich spontaan aandient. Kinderen leggen vaak vandaag al stukken alleen af: naar het park, de speeltuin, de sportclub, de winkel om de hoek. Die routes zijn kort, vertrouwd en meestal rustig. Met andere woorden is de veilige kinderweg al in aanbouw: hoog tijd om ook de ontbrekende schakels aan te pakken. We moeten van losse stukken een samenhangend netwerk maken: veilige, autoluwe verbindingen tussen wonen, school, sport, jeugdwerk en speelruimte. Het is geen nieuw soort infrastructuur, maar een andere manier om te kiezen waar je eerst in investeert. Wat werkt voor een achtjarige, werkt ook voor een tachtigjarige, voor iemand in een rolstoel en voor iemand met een kinderwagen.

Kind & Samenleving noemt het een 'kindweefsel': een netwerk dat alle informele en formele kindervriendelijke plekken omvat en met elkaar verbindt. Het biedt houvast om kwaliteitsvolle speelruimte en kindgerichte publieke ruimte te realiseren. Door kaarten te maken van de plekken en verbindingen die kinderen vaak gebruiken, wordt hun perspectief 'ruimtelijk vertaald'.

Die kaart tekent zich bovendien grotendeels vanzelf af, indien je de woonplaats van leerlingen als beginpunt neemt, en niet gewoon een cirkel rond de school trekt. Een cirkel legt evenveel gewicht op een verkaveling waar niemand passeert als op die ene invalsweg waar iedereen langs moet.



Inrichtingsprincipes

Het herziene Vademecum Fietsvoorzieningen vraagt minstens twee meter voor een fietspad in één richting en drie meter voor dubbelrichting. Niet toevallig komt dat ongeveer overeen met de breedte waarop twee kinderen naast elkaar passen.

In het gloednieuwe Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen komt de kindnorm doorheen de verschillende fiches aan bod. Het gaat uit van een minimale obstakelvrije loopruimte van 180 centimeter. Deze breedte houdt rekening met het naast elkaar wandelen of kruisen van verschillende types voetgangers, en met situaties waarin iemand een andere persoon begeleidt, zoals een ouder die met één of twee kinderen aan de hand wandelt. Het vademecum definieert daarnaast ook nog twee andere zones op het voetpad die bij deze breedte moeten worden geteld. De totale breedte van een voetpad is zo telkens afhankelijk van de context en varieert naargelang voetgangersintensiteiten, het omliggende verkeer of obstakels en de extra ruimte die nodig is voor verblijven, spelen of andere functies.

Ook bij de richtlijnen voor oversteken staat de veiligheid van kinderen centraal: korte oversteken, voetpaduitstulpingen, middeneilanden, zichtbaarheid aan de oversteek, enzovoort. Deze maatregelen kunnen vaak snel en zonder grote kosten, en geven een kind precies wat het nodig heeft, namelijk zichtbaarheid en een oversteek in tussenstappen.

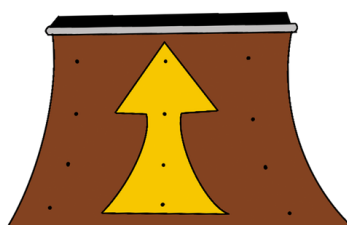
Het vademecum vermeldt nog heel wat andere maatregelen met het oog op kindvriendelijkheid. Zo kunnen niet enkel speelplekken, maar ook kleine speelelementen langs wandelroutes, zoals stapstenen, muurtjes en brugjes speels gedrag stimuleren. Een spelprikkel om de 80 meter is daarbij een goed streefdoel.

Hoewel deze verschillende richtlijnen voor de gemeenten niet bindend zijn, is het belangrijk dat ze de aanbevelingen ter harte nemen. Wat voor kinderen de ondergrens is, zou eigenlijk geen aanbeveling maar een verplichting moeten zijn.

Leesbaar op kinderhoogte

Verkeerslichten hangen hoog. Signalisatie is getekend voor volwassen ogen en volwassen gewoontes. Een kind van zeven leest een complex kruispunt anders dan een volwassene. Een kind heeft een nauwer functioneel gezichtsveld, schat snelheden minder goed in en heeft minder tijd om te beslissen.

Er moeten daarom geen kinderborden komen. De inrichting zelf moet het juiste gedrag sturen, zodat er niets te interpreteren valt. Als je een kruispunt moet beginnen uitleggen zodat een kind het begrijpt, is het gewoon een te ingewikkeld kruispunt.



Conflictvrij, niet conflictarm

Bij conflictvrije verkeerslichten hebben fietsers en voetgangers nooit tegelijk groen met afslaand autoverkeer. Dit vermindert het aantal ongevallen met gewonden met veertig procent. Op wegen die kinderen dagelijks gebruiken zou dat dus de standaard moeten zijn, niet de uitzondering. Wie veiligheid ernstig neemt, schakelt het conflict uit in plaats van het te verkleinen.

Waar een volledig conflictvrije regeling niet haalbaar is, bestaat er nog vierkant groen: alle fietsers en voetgangers krijgen tegelijk groen in alle richtingen, terwijl het gemotoriseerd verkeer stilstaat. Ook dat haalt het conflict weg en is vaak sneller in te voeren.

Ook de afstelling van verkeerslichten verdient een herziening. Wachttijden, groenfasen en oversteektijden zijn berekend op een volwassen looptempo en een volwassen reactietijd. Een groenfase waarin een negenjarige moet hollen, is te kort. Veiligheid gaat voor, ook als dat ten koste gaat van de doorstroming van het autoverkeer. Dat is een keuze, en ze wordt vandaag nog te vaak in de andere richting gemaakt.

Vergevingsgezind

Kinderen maken fouten, dat is nu eenmaal hoe we leren. In een goed aangelegde straat is fouten maken geen probleem.

Het weghalen van obstakels is al een goede start. Paaltjes midden op een fietspad of het voetpad, betonblokken, slecht afgewerkte overgangen, kapotte tegels. Veel van deze zaken zijn net geplaatst om het autoverkeer te weren en kinderen te beschermen. In realiteit veroorzaken ze vaak valpartijen bij kinderen en raken ze dus net wie ze zouden moeten beschermen. Het vademecum Fietsvoorzieningen is er duidelijk over: vermijd paaltjes.

Onderhoud hoort daar onlosmakelijk bij. Een fietspad, bezaaid met bladeren en ijsel, is tijdens de winterperiode nauwelijks die naam waardig. Voor scholieren in het secundair, die de halve winter in het donker rijden, is dat geen comfortkwestie maar de reden waarom ze in de auto stappen.

Een kleine aanpassing is hier al voldoende. Neem de fietspaden gewoon mee in het veegplan en in de winterdienst, met dezelfde vanzelfsprekendheid als de rijweg. Bereid je technische ploegen voor op een storm of incident om snel obstakels op te ruimen, niet enkel op de weg maar ook op fiets- of voetpad.

Voorspelbaarheid

Willen we dat kinderen zich zelfstandig en veilig kunnen verplaatsen, dan is routevoorspelbaarheid essentieel. Aangeleerde en ingeoefende trajecten moeten elke dag betrouwbaar, leesbaar en veilig blijven. Werken, omleidingen, gewijzigde inrichting of veranderingen in dienstregelingen van het openbaar vervoer mogen die zekerheid niet doorbreken. Als een vertrouwde route of halte tijdelijk niet beschikbaar is, moet er een even veilige en duidelijke, alternatieve route op maat van kinderen zijn. Veranderingen op belangrijke routes moeten daarom tijdig en duidelijk worden gecommuniceerd zodat kinderen en ouders zich kunnen voorbereiden. Werven moeten zo ingericht worden dat kinderen ze veilig kunnen passeren.

Schoolstraten: een weefsel, geen gadget

Een schoolstraat is de straat aan de school die autovrij is, minstens bij het begin en het einde van de schooldag. Ze werkt. Kinderen komen veilig aan, er is ruimte om nog even te blijven staan praten en de schoolpoort wordt een plek in plaats van een doorgang. Maar één straat is geen route. Een schoolstraat die uitgaat op een drukke invalsweg verplaatst het probleem vijftig meter verderop. Schoolstraten, fietsstraten, speelstraten en woonerven horen daarom samen te hangen als een weefsel rond elke kern en elke school, met de trage wegen erbij.

Dan is er de school aan de steenweg. Dat is de blinde vlek van het hele verhaal. Een klassieke schoolstraat kan daar meestal niet, want de weg heeft een netwerkfunctie en de gemeente is er geen baas. Het gevolg is dat net de scholen met de zwaarste verkeerssituatie de bescherming mislopen die andere scholen wel krijgen. Dat is geen theoretisch geval. Don Bosco in Mechelen ligt aan de Antwerpsesteenweg, en de leerlingen wijzen het kruispunt voor hun eigen schoolpoort aan als het gevaarlijkste punt van hun schoolweg.

En het is ook geen uitzondering. Van de ongeveer zeventienduizend kilometer fietspad langs Vlaamse gewestwegen scoort veertig procent onvoldoende in de eigen kwaliteitsmeting van het Agentschap Wegen en Verkeer. Dat is ruim drieduizend kilometer. Tussen twee metingen in verbeterde het geheel met 1,7 procent. Aan dat tempo is een kind dat vandaag in het eerste leerjaar zit, met pensioen voor zijn schoolroute in orde is. Waar een schoolstraat niet kan, moet er een gelijkwaardig alternatief komen, uitgewerkt door de wegbeheerder samen met het lokale bestuur: een venstertijd, een circulatiemaatregel, een afslagverbod, een conflictvrije lichtenregeling of een fysieke herinrichting van de oversteek. Dat de standaardoplossing niet past, mag geen reden zijn om niets te doen.

Tot slot is een goed functionerende schoolomgeving ook een kwestie van inrichting. Zorg voor brede voetpaden aan de school: die zijn essentieel om de grote stroom van kinderen, ouders en buggy's tijdens de schoolspits veilig te verwerken. Het zijn plekken waar nagekeuveld en gespeeld wordt, dus voorzie loop- en ontmoetingsruimte om chaos en gevaarlijke situaties te voorkomen.

Inspiratie uit Parijs

van schoolstraat naar groen paradijs

Waar schoolstraten in Vlaanderen vaak blijven steken in tijdelijke maatregelen met slagbomen of vrijwilligers, pakken ze het in Parijs anders aan. In plaats van de auto tijdelijk te weren, wordt de straat van gevel tot gevel opnieuw ontworpen tot een aangenaam leefplein. Van de meer dan 300 'Rues aux écoles' is ondertussen een honderdtal straten structureel heraangelegd.

De straten ondergingen een ware transformatie tot autovrije publieke ruimtes waar leefbaarheid en veiligheid opnieuw centraal staan. Asfalt maakt er plaats voor ontharde zones met bloemperken en fruitbomen en meer ruimte voor sport en spel. Dit creëert zones die niet enkel veiliger en aangenamer zijn, maar ook gezonder. Meer groen zorgt voor een betere luchtkwaliteit en verkoeling tijdens de hete zomers.

Het is belangrijk om schoolomgevingen niet langer als een doorgangszone voor auto's te ontwerpen, maar als een veilige, autovrije leefruimte voor de school en bij uitbreiding de hele buurt.



Rue de la Brèche-aux-Loups (12e) Crédit photo : Christophe Belin / [Ville de Paris](#)

Snelheid is een ontwerp vraag

Een zone 30 rond de school is gelukkig al langer gemeengoed. Maar de weg beperkt zich niet tot dat ene stukje ter hoogte van de schoolpoort: ze loopt door de hele wijk, waar dynamische snelheidsborden chauffeurs zelden tot trager rijden aanzetten.

Wat wel werkt, is een straatinrichting die dertig de logische snelheid maakt: een smalle rijstrook voor auto's, wisselende zichtlijnen, versmallingen. Dat ontwerp moet met handhaving geflankeerd worden: waar metingen aantonen dat er te snel gereden wordt, komt controle. Het hele jaar door, niet alleen in de eerste week van september.

Beperk je niet tot het stuk voor de school, zet in op veralgemening van de zone 30 in heel de schoolomgeving en bij uitbreiding de volledige bebouwde kom. Zo is het leesbaar en logisch voor iedereen. Trager rijden heeft niet alleen een impact op de verkeersveiligheid, maar ook op de leefbaarheid. Uit onderzoek blijkt dat in straten waar er trager wordt gereden, de straat minder als barrière functioneert en er meer interactie is. De straat oversteken is veiliger geworden en fietsen en wandelen kan met een gerust hart.

Voor kinderen op de fiets is er een simpele vuistregel, en die bestaat al lang:

- Bij 70 kilometer per uur hoort een vrijliggend fietspad. Geen discussie.
- Bij 50 kilometer per uur hoort minstens een aanliggend verhoogd of afgescheiden fietspad.
- Gemengd verkeer kan alleen bij 30, en alleen als die 30 ook gehandhaafd wordt.

De halte hoort bij de route

Voor een kind is de bus geen apart vervoermiddel, maar een onderdeel van een breder traject. Het kind stapt of fietst naar de halte, wacht daar en steekt daar over. Zowat elke busrit van een scholier begint en eindigt te voet of op de fiets.

Toch worden haltes zelden zoals een schoolomgeving bekeken. Nochtans zijn dezelfde vragen hier van toepassing. Kan je hier veilig oversteken? Is er licht? Sta je te wachten op een plek die niet aan de rijbaan grenst? Zie je aankomend verkeer, en zie je het op tijd?

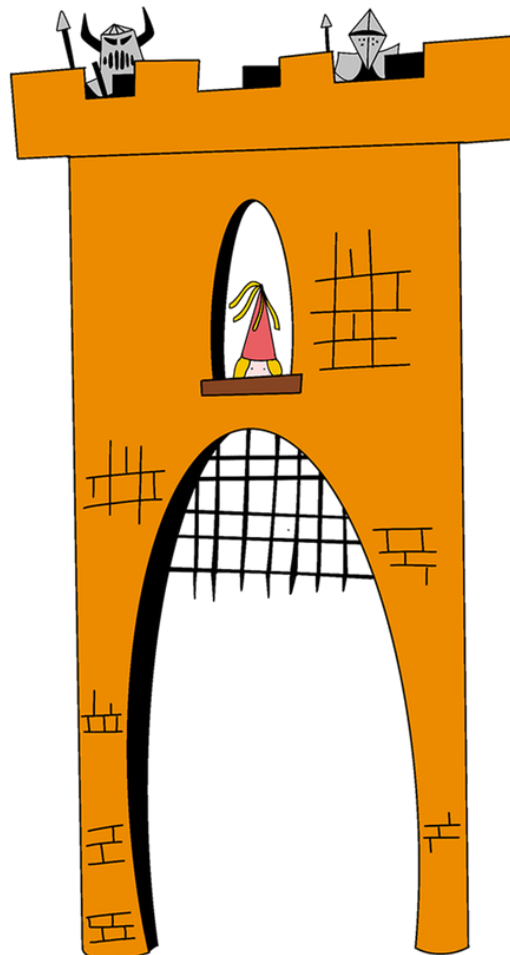


Dat het over reële aantallen gaat, blijkt uit de gesprekken zelf. Bij Don Bosco verwachten zes van de veertien leerlingen uit het zesde leerjaar volgend jaar met de bus naar het middelbaar te gaan, wat hen de grootste busgroep van alle bevroagde klassen maakt. Het is meteen ook de school met het gevaarlijkste kruispunt en het minste fietsgebruik. Afhankelijk zijn van de bus en een onveilige route, vallen daar samen. Dat is geen toeval.

Drie zaken maken het verschil

1. De halte wordt bekeken zoals de schoolomgeving: veilige oversteek, verlichting, zicht, en wachten weg van de rijbaan.
2. Fietsparkeren aan de halte, met beugels die het kader vastzetten en niet alleen het wiel, en met plaats voor een bakfiets of een longtail. Dan vormen bus en fiets samen een keten, in plaats van dat het ene het andere vervangt. Voor een scholier die drie kilometer van de halte woont, is dat het verschil tussen wel en niet de bus nemen.
3. Een halte op loopafstand. Wie er geen heeft, heeft geen keuze, hoe goed het aanbod verderop ook is.

Bij dat laatste hoort een groep die in mobiliteitsplannen vrijwel altijd ontbreekt: leerlingen uit het buitengewoon onderwijs. Zij zijn het langst onderweg, stappen op en af aan opstapplaatsen die zelden zijn nagekeken, en komen in geen enkele schoolomgevingsaanpak voor. Een kindnorm die hen overslaat, is geen kindnorm.



En ... actie!

De gemeente kan morgen beginnen.

1. Stel een kaart met een kindweefsel op, op basis van de input van kinderen.
2. Leg elke schoolroute naast de 70-, 50- en 30-regel. Onderneem actie waar nodig.
3. Pak de gevaarpunten aan die kinderen zelf aanduiden. Combineer het met een publiek meldpunt voor volwassenen, zodat je één knelpuntenkaart overhoudt in plaats van losse klachten.
4. Breid schoolstraten uit tot een samenhangend weefsel met fietsstraten, speelstraten, woonerven en trage wegen, in plaats van bij die ene straat per school te blijven. Meet de smalle straten op: onder 4,45 meter is een fietsstraat de logische uitkomst.
5. Richt schoolomgevingen in, met een veilige en comfortabele plek voor de schoolpoort.
6. Haal de obstakels van de fietspaden en neem ze op in het veegplan en de winterdienst, met dezelfde vanzelfsprekendheid als de rijweg.
7. Zorg voor vrije en toegankelijke voetpaden. Verwijder obstakels en zorg ervoor dat een voetpad ten allen tijde vlot toegankelijk is.
8. Bekijk de haltes van het openbaar vervoer zoals je de schoolomgeving bekijkt, en zet er fietsparkeren bij.
9. Maak van dertig de logische snelheid via de inrichting, en koppel de handhaving aan gemeten snelheden in plaats van aan de schoolkalender.
10. Haak aan bij wat er al bestaat. Ruim honderd gemeenten ondertekenden het SAVE-charter en meer dan honderdvijftig gemeenten werken met scholen samen binnen het Octopusplan. Wie niet weet waar te beginnen, hoeft niets uit te vinden.

Vlaanderen moet de sluitstukken leveren.

1. Maak conflictvrije verkeerslichten de standaard op wegen die kinderen dagelijks gebruiken, en herzie de wacht- en oversteeptijden vanuit het tempo van een kind. Waar dat niet lukt, is vierkant groen de tussenstap.
2. Maak de minimumbreedtes uit het Vademecum Fietsvoorzieningen bindend op schoolroutes. Twee meter in één richting en drie meter in dubbelrichting horen geen aanbeveling te zijn.
3. Pas het afwegingskader oversteekvoorzieningen uit het Vademecum voetgangersvoorzieningen consequent toe in de schoolomgeving
4. Zorg dat scholen aan gewestwegen een gelijkwaardig veiligheidsaanbod krijgen wanneer een klassieke schoolstraat er niet kan.
5. Verlaag de snelheid op wegen zonder afgescheiden fietspad buiten de bebouwde kom en op gewestwegen door woonkernen.
6. Neem de opstapplaatsen van het leerlingenvervoer mee in elke schoolomgevingsaanpak.
7. Verwerk de kindnorm in de instrumenten die er al zijn, met name de verkeersveiligheidsaudit en de verschillende vademecums, zodat elk project die toets automatisch doorloopt en er geen aparte procedure naast ontstaat.

Wat er op de weg rijdt

Een straat wordt gedeeld

De straten waar kinderen fietsen en wandelen delen ze met anderen. En het voertuig waarmee ze gedeeld wordt, is de voorbije twintig jaar systematisch groter, hoger en zwaarder geworden. Het kind dat ernaast fietst of wandelt, meet nog steeds een meter twintig. Tijdens de spitsuren zijn daarenboven niet enkel kinderen onderweg: ook logistiek en leveringen zijn daarrond geconcentreerd.

De dode hoek

In de dode hoek verdwijnt een weggebruiker uit het zicht van de chauffeur. Een fietser of voetganger houdt een fractie van een seconde op te bestaan in de spiegels. De gevolgen halen elk jaar opnieuw de voorpagina's.

Fietsberaad Vlaanderen bracht in het voorjaar van 2026 het rapport

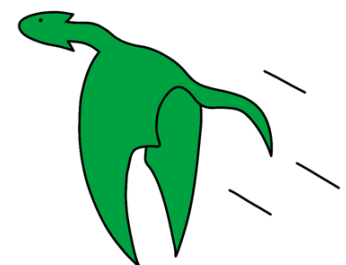
Dodehoekongevallen uit. Twee bevindingen daaruit zijn hier van belang:

- De overgrote meerderheid van deze aanrijdingen gebeurt wanneer de chauffeur rechts afslaat. Bijna de helft van die botsingen vindt niet plaats op een groot kruispunt, maar op plekken waar niemand ze verwacht: bij het oprijden van een garage, een parking of een oprit. Het is precies dit soort manoeuvre dat op een schoolroute in de ochtendspits om de honderd meter gebeurt.
- De ochtendspits van kinderen valt samen met het leveringsuur. Bestelwagens en vrachtwagens die de winkel, de school of de werf bevoorraden, staan tussen half acht en half negen te manoeuvreren in straten die op datzelfde moment vol fietsende kinderen zitten. Dat is geen pech, maar een planningskeuze die nooit bewust gemaakt is.
- Hoe groter de voertuigen worden, hoe groter de zone waarin een kind onzichtbaar is. Het probleem verschuift daarmee van een handvol grote kruispunten naar zowat elke straat.

Wat er beweegt, en waarom dat niet volstaat

Europa verplicht veiligheidsvoorzieningen voor nieuwe vrachtwagens en bussen, waaronder systemen die kwetsbare weggebruikers detecteren, en stelt eisen aan het directe zicht vanuit de cabine. Vanaf 2026 geldt dat voor nieuwe types, vanaf 2029 voor alle nieuwe voertuigen.

De kanttekening is belangrijker dan de regel. Een verplichting voor nieuwe voertuigen werkt door aan het tempo waarop het wagenpark vernieuwt, en dat duurt jaren. Wie vandaag een kind op de fiets zet, heeft niets aan een norm die pas volledig doorwerkt wanneer dat kind al een rijbewijs gehaald heeft.



Het instrument dat elke gemeente al heeft

Een gemeente is zelf een grote opdrachtgever van transport: ze laat afval ophalen, is de opdrachtgever van grote werven, levert vergunningen af en koopt diensten in voor haar groendienst en haar gebouwen.

In elk van die bestekken kan ze eisen stellen aan de voertuigen die daarvoor de straten in rijden. Ze hoeft die eisen zelfs niet zelf te verzinnen: er bestaan vandaag al labels die duidelijk aangeven welke voertuigen aan minimum veiligheidsnormen voldoen. Denk maar aan het Safe City Truck Label, de Euro Ncap of het FORS-label uit Londen.

Daarnaast kan een gemeente rond haar scholen een low danger zone afbakenen, waarin zwaar verkeer beperkt wordt tijdens de uren dat kinderen komen en gaan. Dezelfde logica geldt voor werfverkeer, dat een gemeente via haar eigen vergunningen kan sturen: welke route, welke uren, en niet tijdens het begin en het einde van de schooldag.

Auto's die blijven groeien

Nieuwe auto's worden elk jaar gemiddeld ongeveer een centimeter langer en een halve centimeter hoger. Het klinkt als een detail. Over twintig jaar is het dat niet. Gezinnen worden kleiner en auto's zitten gemiddeld minder vol, maar fabrikanten kiezen bewust voor grotere en zwaardere modellen, om de eenvoudige reden dat die meer opbrengen. Zet die trend door, dan meet de gemiddelde motorkap tegen 2040 ruim tachtig centimeter.

Een aanrijding raakt een volwassene doorgaans ter hoogte van het bekken, waarna het lichaam over de motorkap kantelt. Een kind van een meter twintig incasseert diezelfde klap rechtstreeks met het hoofd of de borstkas, en wordt bijgevolg naar voren geduwd in plaats van erover. Hetzelfde ongeval, een fundamenteel ander letsel.

Daar komt nog het zicht bij. Hoe hoger de motorkap, hoe groter de zone vlak voor het voertuig waarin een klein kind eenvoudigweg niet te zien is. Bij de hoogste modellen gaat het om ettelijke meters. Dat is de reden waarom een aanzienlijk deel van de ongevallen met jonge kinderen gebeurt bij een lage snelheid op een oprit of een parking, met een voertuig dat net vertrekt.

Het is bovendien geen toekomstbeeld. Een gemiddelde SUV weegt vandaag 2.358 kilogram, tegenover 1.587 kilogram voor een gewone wagen. Dat is 771 kilogram verschil, en in 2021 was al meer dan één op de vier nieuw ingeschreven wagens er zo een. Die auto's staan nu al aan de schoolpoort geparkeerd.

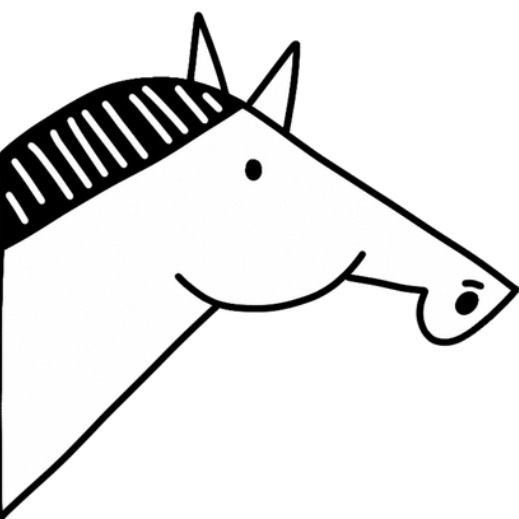
Volgens de analyse van Transport & Environment en Clean Cities kost het doorzetten van deze trend tegen 2040 duizenden extra verkeersdoden onder actieve weggebruikers in Europa, tegenover een scenario waarin auto's naar normalere proporties evolueren.

En de fatbike dan?

Die vraag dient zich steeds opnieuw aan, dus laten we ze niet ontwijken. Een fatbike met trapondersteuning tot 25 kilometer per uur is wettelijk gewoon een elektrische fiets, en hoort thuis waar andere fietsen thuishoren.

Het probleem zit bij de opgevoerde exemplaren, en bij de toestellen met een gashendel die zonder trappen rijden. Die zijn juridisch gezien bromfietsen. Wie erop rijdt, moet minstens zestien zijn, een rijbewijs AM hebben, een helm dragen en verzekerd zijn. In de praktijk weet een groot deel van de ouders dat niet, en staat het toestel gewoon in de garage.

Om dit te verhelpen is niet nog een verbod nodig, maar de handhaving van wat er al staat: politiezones moeten de middelen hebben om een motor te testen, verkopers moeten hun verantwoordelijkheid nemen, en ouders moeten duidelijk geïnformeerd zijn. En infrastructuur die breed genoeg is om verschillende snelheden naast elkaar te dragen. Want dat is de kern: het conflict tussen een negenjarige en een opgevoerde fatbike ontstaat vooral op een fietspad dat voor geen van beide breed genoeg is.



En ... actie

De gemeente kan morgen beginnen.

1. Voorzie minimumvoorwaarden in de eigen bestekken en overheidsopdrachten. Afvalophaling, groendienst, werven, leveringen aan eigen gebouwen.
2. Bak een low danger zone af rond je scholen, waarin zwaar verkeer geweerd wordt op de uren dat kinderen komen en gaan.
3. Stuur het werfverkeer via de vergunning: welke route, welke uren, en niet bij het begin en het einde van de schooldag.
4. Laat niet leveren in een schoolstraat tijdens de aankomst- en vertrekuren.
5. Differentieer de parkeertarieven naar de afmetingen van het voertuig, zoals Parijs doet. Wie meer publieke ruimte inneemt, betaalt daarvoor.

Vlaanderen en het federale niveau kunnen morgen beginnen.

1. Laat de belasting op inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting de aankoop van grote, zware voertuigen actief ontmoedigen in plaats van er neutraal tegenover te staan.
2. Richt de fiscale voordelen op kleinere en lichtere elektrische voertuigen.
3. Reguleer autoreclame, en verbied reclame voor de zwaarste en hoogste modellen. Wat we niet willen op onze schoolroutes, hoeven we ook niet aan te prijzen.
4. Geef politiezones de middelen om opgevoerde elektrische fietsen en fatbikes effectief te testen, in plaats van er enkel over te communiceren.
5. Wacht niet op de vernieuwing van het volledige vrachtwagen- en buspark. In dichtbevolkt gebied mogen striktere eisen gelden dan het Europese minimum.

Tot slot

Dit dossier begon bij een uitspraak van een leerling uit het zesde leerjaar.

“Ik heb heel veel moeten zagen om alleen te mogen fietsen.”

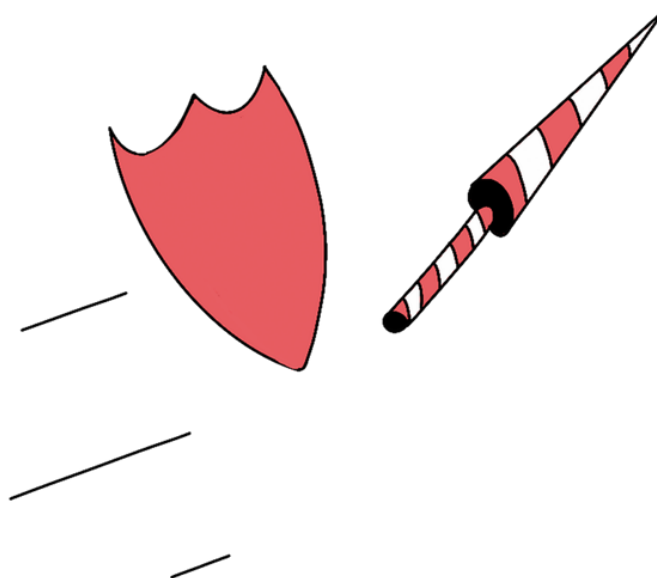
Dat kind wilde fietsen. Het kon fietsen. Het had een fiets. Wat ontbrak, was het vertrouwen van een ouder in de weg ernaartoe. Voor dat vertrouwen moest gevochten worden.

Bijna alles in dit dossier gaat daarover.

Over een weg die klopt van voordeur tot schoolpoort, en niet alleen op de laatste vijftig meter. Over een halte waar je veilig kan oversteken. Over een fiets die past en een plek om te leren rijden. Over een kruispunt waar het conflict is weggewerkt in plaats van verkleind. En over een voertuig dat een kind van een meter twintig ziet staan.

Zet die dingen samen, en er hoeft niet meer gezaagd te worden. Dan is zelfstandig naar school gaan gewoon wat kinderen doen.

Kinderen zijn al onderweg. Bijna de helft van de fietsers in de ochtendspits is een kind of een jongere. De vraag is niet of ze willen fietsen. De vraag is of wij hen een omgeving geven waarin ze dat veilig kunnen.





**Goedgekeurd
door kinderen**

Want een straat op kindermaat
is goed voor iedereen

week
van de
mobiliteit
16-22 september