

SAVE-Inspiratiegids

3^{de} editie – voorjaar 2026



OVK • SAVE
Ouders van
Verongelukte Kinderen

Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE vzw

Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE vzw (OVK-SAVE) is een nationale lotgenotenvereniging van families van jonge verkeersslachtoffers.

Sinds 1995 heeft OVK-SAVE families ondersteund van meer dan 1000 kinderen die om het leven kwamen in het verkeer, en blijft dit ook vandaag doen. Ze streeft tegelijk naar de verbetering van de professionele opvang van verkeersslachtoffers, komt op voor een menswaardige en collectieve rouwcultuur en zet in op verkeersveiligheid onder de noemer **'SAVE': 'Samen Actief voor VEilig verkeer'**. De realisatie van een leefbare én rechtvaardige verkeersveiligheidscultuur op maat van kinderen en jongeren staat daarbij centraal.

Waarom deze SAVE-inspiratiegids?

Elke dag gaan kinderen en jongeren op weg naar school, de sportclub, de jeugdbeweging of hun vrienden. Ze stappen, fietsen of nemen het openbaar vervoer. Voor hen is het levensbelangrijk dat deze routes veilig en duidelijk zijn. Toch merken we dat onze straten en pleinen nog vaak vooral zijn ontworpen in functie van de (vlotte) doorstroom van (zwaar) gemotoriseerd verkeer. Daardoor voelen kinderen en jongeren zich niet altijd veilig of vrij om zich zelfstandig te verplaatsen. Dat moet en kan beter.

Met deze SAVE-inspiratiegids willen we lokale besturen helpen om hun mobiliteitsbeleid te bekijken door de ogen van kinderen en jongeren. Want wat goed is voor hen, is goed voor iedereen: veiligere straten, rust aan schoolpoorten, meer verbinding in buurten en een gezonde leefomgeving voor alle inwoners. In deze gids vind je concrete voorbeelden, haalbare acties en inspirerende ideeën. Ze helpen je om te bouwen aan een SAVE-actieplan dat echt werkt. De gids ondersteunt je stap voor stap, of je nu pas start of al veel ervaring hebt met verkeersveiligheid. De 7 doelstellingen in dit document vormen samen een duidelijk kader. Ze tonen hoe je werk kunt maken van veilige oversteekplaatsen, trage netwerken, sterke participatie, handhaving én een warme aanpak voor verkeersslachtoffers en hun families.

Lokale besturen hebben veel verantwoordelijkheden en werken met beperkte tijd en middelen. Daarom is deze gids praktisch opgesteld. Je ontdekt wat je meteen kunt doen, waar je best mee start, en hoe je acties kunt afstemmen op de noden van kinderen en jongeren. De voorbeelden uit SAVE-gemeenten tonen dat zelfs kleine ingrepen een groot verschil maken. Samen kunnen we bouwen aan een openbare ruimte waar kinderen en jongeren zonder angst kunnen fietsen en stappen. Aan buurten waar ouders zich geen zorgen hoeven te maken. Aan een verkeersveiligheidscultuur waarin kwetsbare weggebruikers écht centraal staan.

Want, een veilige omgeving voor kinderen is een veilige omgeving voor iedereen. Deze gids helpt je om daar elke dag opnieuw werk van te maken.

Voorwoord

Met deze **inspiratiegids** wil Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE lokale besturen op weg helpen naar een **verkeersveiligheidsbeleid door de ogen van kinderen en jongeren**. De gids is bedoeld als hulpmiddel bij het uitwerken van haalbare actiepunten in jullie SAVE-actieplan.

De belangrijkste vraag waarop een SAVE-actieplan een antwoord zou moeten geven is: **“Maakt jullie actieplan het verschil voor de veiligheid en het welzijn van kinderen en jongeren?”** Want, wat goed is voor kinderen en jongeren, is goed voor iedereen.

Indien jullie engagement zich vertaalt naar gerealiseerde resultaten op het terrein, kan men spreken van een geslaagd 'SAVE-traject'. De uitreiking van het 'SAVE-label' legt de nadruk op een erkenning voor zowel jullie engagement als de gerealiseerde resultaten.

Maar voor het zover is, wensen we jullie alvast veel succes en doorzettingskracht in het uitwerken en realiseren van jullie SAVE-actieplan, met ondersteuning van onze projectcoördinatoren.

Met oprechte groeten,

Annemie Hemelaers,

Mama van Kristel † en Sarah

Voorzitster van Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE vzw

Contact

Roel De Cleen – Projectcoördinator Ouders van Verongelukte Kinderen – SAVE vzw
Roel.decleen@ovk.be – 0499 903 104

Peter Heymans – Projectcoördinator Ouders van Verongelukte Kinderen – SAVE vzw
Peter.heymans@ovk.be – 0470 57 25 97

→ Info SAVE Steden & Gemeenten: <https://save.ovk.be/>

→ Alg. Info: ovk.be

Ouders van Verongelukte Kinderen – SAVE vzw
Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel
info@ovk.be
BE0454.591.587 – RPR – Brussel
Reknr: BE35 7370 0948 6037 (BIC: KREDBEBB)

Met steun van



Inhoudstafel

Situering SAVE-Steden & Gemeenten.....	9
Doelstelling 1: Werk aan mobiliteitsbeleid door de ogen van een kind.....	12
1.1 Hoor de stem van kinderen en jongeren - Hoe doe je dat?	
1.2 Mobiliteit rond scholenoverleg	
1.3 Hoe organiseren jullie zich rond verkeersveiligheid en mobiliteit?	
Doelstelling 2: Zet voetgangers en fietsers op de 1 ^{ste} plaats.....	16
2.1 Kruising, kruispunt en oversteekplaats "Veilig Over"	
2.2 Fietspaden volgens 30/50/70-principe	
2.3 Nieuwe wijken, nieuwe kansen door de ogen van een kind	
2.4 Traag netwerk van veilige routes voor kinderen en jongeren	
2.5 Schoolstraat – kinderen en jongeren krijgen voorrang	
2.6 DooRlopende straat	
2.7 Onderhoud voet- en fietspaden	
2.8 Fietszone	
2.9 Voetgangerszone	
2.10 Woonerf	
Doelstelling 3: Plan en evalueer je mobiliteitsbeleid.....	29
3.1 Meten is weten	
3.2 Mobiliteitsplan met oog voor het kindperspectief	
3.3 Een goed circulatieplan, verhoogde kans op veiligheid van kinderen	
3.4 Analyse en inventarisatie missing links	
3.5 Schoolbereikbaarheidskaart	
3.6 Verlaagde snelheidsregimes voor meer veiligheid	
3.7 Autoluwe Zone 30 = prioriteit voor de veiligheid van kinderen en jongeren	
3.8 Zwaar verkeer vraagt extra aandacht – gevaar voor kinderen	

Doelstelling 4: Garandeer een effectief handhavingsbeleid.....	39
4.1 Fietsbrigade	
4.2 Extra aandacht voor veiligheid van kinderen en jongeren	
4.3 Sluipverkeer aanpakken	
4.4 Snelheidscontroles	
4.5 Informeren en communiceren over controles	
4.6 Fietscontroles – help kinderen en jongeren concreet verder	
4.7 Acties rond de 3 grote killers in het verkeer	
Doelstelling 5: Zet in op participatie en communicatie met burgers.....	44
5.1 Participatie bij elke 'grote' mobiliteitsbeslissing	
5.2 STOP-principe promoten	
5.3 Geef het goeie voorbeeld m.b.t. duurzame mobiliteit	
Doelstelling 6: Voer doelgericht een sensibilisatie- en educatiebeleid.....	47
6.1 Verkeerslessen voor kinderen en jongeren	
6.2 Permanente verkeerseducatie voor iedereen	
6.3 Verkeersdag of week	
6.4 OVK-SAVE-campagnes rond verkeersveiligheid	
6.5 Educatieve voorstellingen	
6.6 Maak verkeersveiligheid zichtbaar in de openbare ruimte	
Doelstelling 7: Geef aandacht aan verkeersslachtoffers en hun naasten.....	53
7.1 Gids 'Als het verkeer je raakt'	
7.2 Ondersteuningspakketten voor scholen	
7.3 Workshop slechtnieuwsmelding	
7.4 Info op gemeentelijke website - Hulp en ondersteuning voor slachtoffers	
7.5 Workshops en lezingen over de opvang na een verkeersongeval.	
7.6 Verwerkdagen: Werk mee aan een menswaardige- en collectieve rouwcultuur	
7.7 Geef aandacht aan rouw en verlies in de publieke ruimte	



OVK • SAVE
Ouders van
Verongelukte Kinderen

Elk kind heeft recht op een veilige leefomgeving

Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE roept daarom alle steden en gemeenten op permanent aan een kindvriendelijk en veiliger mobiliteitsbeleid te werken, opdat er geen (jonge) verkeersslachtoffers zouden vallen.



Samen actief voor veilig verkeer

Elke stad of gemeente speelt een cruciale rol in de verbetering van de verkeersveiligheid. Door de ondertekening van dit SAVE-charter gaat de stad of gemeente het engagement voor meer verkeersveiligheid aan voor ieder van ons!

Wij verklaren dat onze stad/gemeente een daadkrachtig beleid wil ontwikkelen om alle weggebruikers, en in het bijzonder kinderen en jongeren, beter te beschermen. Daarvoor zal onze stad/gemeente, samen met OVK-SAVE, een SAVE-actieplan uitwerken dat aansluit op één of meerdere van volgende doelstellingen:

1. Werk aan mobiliteitsbeleid door de ogen van een kind.

- Organiseer structureel mobiliteitsoverleg waarbij de stem van kinderen en jongeren wordt gehoord.
- Toets elke mobiliteitsbeslissing af aan het belang van kinderen en jongeren.
- Zorg voor een inrichting van de publieke ruimte die de autonome en veilige mobiliteit van kinderen en jongeren stimuleert.

2. Zet voetgangers en fietsers op de 1^{ste} plaats.

- Pas het STOP-principe toe bij alle infrastructuurwerken en bij elke mobiliteitsbeslissing.
- Breng gevaarlijke punten in kaart én pak ze prioritair aan.
- Stimuleer, ondersteun en faciliteer actieve weggebruikers op alle vlakken.

3. Plan en evalueer je mobiliteitsbeleid.

- Integreer verkeersveiligheid als prioriteit in je mobiliteitsplan.
- Realiseer conflictvrije kruispunten en veilige oversteekplaatsen.
- Monitor de 'gewenste' effecten van je beslissing en stuur bij indien nodig.

4. Garandeer een effectief handhavingsbeleid.

- Ga de strijd aan met de drie grote killers in het verkeer: snelheid, rijden onder invloed en afleiding.
- Drijf de subjectieve en objectieve pakkans op door meer controles.
- Communiceer permanent over het waarom én de resultaten van deze acties.

5. Zet in op participatie en communicatie met burgers.

- Betrek burgers bij elke grote mobiliteitsbeslissing via een participatief voortraject.
- Communiceer permanent over verkeersveiligheidsbeleid via alle mogelijke kanalen.
- Geef als beleidsverantwoordelijken (en gemeente) het goede voorbeeld m.b.t duurzame mobiliteit en het respecteren van verkeersregels.

6. Voer doelgericht sensibilisatie- en educatiebeleid.

- Ontwikkel nieuwe preventiecampagnes en werk mee aan bestaande nationale campagnes.
- Organiseer en ondersteun activiteiten die aanzetten tot duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid.
- Sensibiliseer prioritair weggebruikers die het grootste gevaar creëren.

7. Geef aandacht aan opvang en welzijn voor verkeersslachtoffers en naasten.

- Zorg voor een proactief hulpaanbod voor verkeersslachtoffers en naasten.
- (H)erken en hoor de stem van verkeersslachtoffers en naasten.
- Zet mee je schouders onder een menswaardige en collectieve rouwcultuur.

De Gemeente

Lokale Politie

OVK-SAVE

... / ... / ...

Situering SAVE Steden & Gemeenten 2011 – 2025

In Vlaanderen hebben **162 steden en gemeenten** het **SAVE-charter** ondertekend. Deze SAVE-steden & gemeenten vertegenwoordigen samen maar liefst **3.325.157 inwoners** en beslaan een totale oppervlakte van **7.336 km**.

Steden & gemeenten die het SAVE-charter hebben ondertekend per provincie:

Vlaams-Brabant	Aarschot – Begijnendijk – Bekkevoort – Boortmeerbeek – Holsbeek Glabbeek – Grimbergen – Kampenhout – Kapelle-op-den-Bos Keerbergen – Lennik – Leuven – Lubbeek – Meise – Opwijk Pepingen – Rotselaar – Sint-Pieters-Leeuw – Scherpenheuvel-Zichem Steenokkerzeel – Tremelo – Vilvoorde – Zemst – Zoutleeuw
Oost-Vlaanderen	Berlare – Buggenhout – Deinze – De Pinte-Nazareth – Destelbergen Erpe-Mere – Haaltert – Hamme – Kruibeke – Laarne – Lede Lievegem – Lochristi – Wachtebeke – Lokeren – Maarkedal Merelbeke-Melle – Sint-Laureins – Sint-Niklaas – Wachtebeke Wetteren – Wichelen – Zele – Zelzate – Brakel – Horebeke Kluisbergen – Kruisem – Oudenaarde – Wortegem-Petegem – Zwalm
West-Vlaanderen	Anzegem – Avelgem – Blankenberge – Bredene – Brugge – Deerlijk – Diksmuide – Gistel – Harelbeke – Hooglede – Houthulst – Ieper – Izegem – Jsabbeke – Kortemark – Kortrijk – Kuurne – Langemark- Poelkapelle – Ledegem – Lendelede – Lo-Reninge – Oudenburg – Poperinge – Roeselare – Waregem – Wevelgem – Wielsbeke – Zedelgem – Zuienkerke – Zwevegem
Limburg	Beringen – Diepenbeek – Dilsen-Stokkem – Halen – Hamont-Achel Heusden-Zolder – Maaseik – Maasmechelen – Tessenderlo-Ham Zonhoven – Zutendaal
Antwerpen	58 van de 67 Antwerpse gemeenten behalve Antwerpen, Mechelen, Lier, Putte, Niel, Schoten, Laakdal en Mortsel.

Coördinatie vanuit prov. Antwerpen in partnerschap met OVK-SAVE en de VSV onder de naam 'traject Verkeersveilige Gemeente'.

[Traject Verkeersveilige Gemeente | Provincie Antwerpen](#)

“Elke dag 10 kinderen betrokken in een ongeval op weg van of naar school”



“84 jongeren stierven in het verkeer in 2024”

“1 op 5 Vlamingen is jonger dan 18jaar”

“o verkeersdoden in Helsinki” (sinds juli 2024)

(bron: resp. Vias, Statbel en VRT nws)

Het Save-traject in een notendop



Stap 1: SAVE-charter

Jullie stad of gemeente ondertekent het SAVE-charter en engageert zich om een daadkrachtig mobiliteitsbeleid uit te voeren.



Stap 2: SAVE-actieplan

We maken samen een SAVE-actieplan op. Na goedkeuring door onze stuurgroep en jullie lokaal bestuur, brengen jullie het plan tot uitvoering.



Stap 3: SAVE-label

Na de uitvoering van het actieplan ontvangen jullie het SAVE-label. In het bijzijn van onze lotgenoten worden jullie beloond voor jullie inspanningen.

We vragen een symbolische bijdrage per actiejaar t/m uitreiking label.

Bijdrage = €100,00 + (€0,01 x het aantal inwoners).

Wanneer jullie SAVE-actieplan is afgerond, wordt het ter goedkeuring voorgelegd aan jullie schepencollege en/of gemeenteraad. Vanaf de politieke goedkeuring van het SAVE-actieplan start een periode van minstens 3 jaar, waarin jullie de geplande acties uitvoeren. Een tussentijdse evaluatie is steeds mogelijk op afspraak. We bekijken samen of de acties voldoende werden uitgevoerd. Na evaluatie door onze SAVE-stuurgroep, ontvangen jullie een SAVE-label voor jullie uitstekende werk.

Doelstelling 1: Werk aan mobiliteitsbeleid door de ogen van een kind

x Organiseer structureel mobiliteitsoverleg waarbij de stem van kinderen en jongeren wordt gehoord.

x Toets elke mobiliteitsbeslissing af aan het belang van kinderen en jongeren.

x Zorg voor een inrichting van de publieke ruimte die de autonome en veilige mobiliteit van kinderen en jongeren stimuleert.

→ **Coalitie "De Kindnorm"** : op weg naar een **veilige, autonome mobiliteit van kinderen en jongeren**.

Samen met tal van partners uit de mobiliteits- en jeugdsector brachten we de coalitie "De Kindnorm" op de been. Waarom? Onze publieke ruimte -straten, pleinen, oversteekplaatsen, fietspaden- is nog te vaak ontworpen zonder rekening te houden met de leefwereld van kinderen en jongeren. De dominantie van (zwaar) gemotoriseerd verkeer in combinatie met te hoge toegestane snelheden én onaangepaste infrastructuur en leesbaarheid, zorgt voor een acuut onveiligheidsgevoel bij kinderen en jongeren. Gevolg: zij ervaren drempels om zelfstandig de deur uit te gaan en worden daarom vaker met de wagen naar school en naar hun hobby's gebracht. Hierdoor bewegen ze minder dan goed is voor hun gezondheid en ontwikkeling.



Neem 'De Kindnorm' mee als prioriteit in je beleids- en mobiliteitsplan!

Maak een kindweefselplan dat je helpt met de inrichting van de publieke ruimte op maat van kinderen en jongeren! Alle info via kindweefsel.be

Om een goed zicht te krijgen op de noden van kinderen en jongeren, bezoek zeker de website van loslopend kind: <https://www.loslopendkind.org/>

Een veilige leefomgeving is niet alleen goed voor kinderen en jongeren – ze is goed voor iedereen. Het is dus hoog tijd voor meer **kindperspectief in het verkeer**. Want, als we er voor kiezen om te bouwen aan een veilige leefomgeving op maat van kinderen en jongeren, bouwen we aan een samenleving op maat van iedereen.

1.1 Hoor de stem van kinderen en jongeren - Hoe doe je dat?

Betrek de stem van kinderen en jongeren. Verschillende beleidsdomeinen behartigen het belang van kinderen en jongeren, zoals onderwijs, jeugd, sport én mobiliteit. Zorg daarom voor onderling overleg tussen de bevoegde ambtenaren. Betrek kinderen en jongeren bij zoveel mogelijk beleidsdomeinen, via jeugdraden, leerlingenraden op school et cetera...



Daag kinderen en jongeren uit met focusthema's rond mobiliteit en verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld: "Waar is er nood aan oversteekplaatsen?". Organiseer de bevraging idealiter bij de opmaak van je mobiliteitsplan!

Met de toolbox **Jonge Wegweters** [Ontdek het Jonge Wegweters traject - Jonge Wegweters](#) kan je de impact van je mobiliteitsbeleid op verplaatsingen van kinderen en jongeren onderzoeken. Op die manier creëer je input en draagvlak voor je mobiliteitsplan (in opmaak). Nog ter ondersteuning: [Mobiliteit door de ogen van kinderen en jongeren | Bataljong](#)



Verken je gemeente te voet of op de fiets, met de blik van een kind en ontdek of buurten, pleinen en straten wel veilig genoeg zijn. Maak verbindingen tussen plekken waar jongeren en kinderen vertoeven én zoek de missing links (oversteekplaatsen, zichtbaarheid, leesbaarheid, obstakels, hoge drempels...)!

Doe dit samen met je schepen en burgemeester of medecollega op regelmatige tijdstippen.

1.2 Mobiliteit op scholenoverleg

De meeste steden en gemeente organiseren een schooloverleg op regelmatige tijdstippen. Neem mobiliteit en verkeersveiligheid structureel mee in dit overleg om te werken aan uniformiteit in verkeerseducatie, de uitwisseling tussen scholen, een vlotte communicatie tussen lokale besturen en scholen et cetera.

1.3 Hoe organiseren jullie zich rond verkeersveiligheid?

Wie zit er aan tafel als het gaat over verkeersveiligheid en mobiliteit? Hebben jullie een verkeersraad of commissie? Een mobiliteitscel? En vooral: is hier een stem van een jongere aanwezig?

Dit actiepunt kan bestaan uit het oprichten van een verkeersraad of mobiliteitscommissie, uit het betrekken van externe expertise om de verkeersraad of mobiliteitscommissie te versterken of uit het optimaliseren van de bestaande werking. Samen-werken aan verkeersveiligheid is het uitgangspunt.



Betrek jongeren in je verkeersraad of mobiliteitscommissie! (via de jeugdraad, scholen...)

Toets elke maatregel af aan het belang van kinderen en jongeren!

De gemeente kan **een verkeersraad/mobiliteitscommissie** oprichten (als deze nog niet bestaat). Die bestaat normaal (ten minste) uit volgende actoren: schepen van mobiliteit, mobiliteitsambtenaar/ambtenaar technische dienst, vertegenwoordiging uit andere adviesraden, de lokale politie. Ook gemotiveerde burgers, verenigingen en diensten kunnen lid worden van dit overlegorgaan. We denken aan de jeugddienst, de lokale fietsersbond, scholen, leerlingen- en oudercomités, seniorenverenigingen. Voor specifieke thema's kan een werkgroep worden opgericht.

De **verkeersraad/mobiliteitscommissie** heeft, onder meer, volgende bevoegdheden:

- Advies geven over alles wat met mobiliteitsbeleid te maken heeft.
- Behandelen van alle zaken die met verkeer te maken hebben.
- Zoeken van oplossingen voor gemelde probleemsituaties.
- Advies verlenen voor (her)aanleg of (her)inrichting van straten en kruispunten.
- Bespreken van suggesties i.v.m. verkeersproblemen door burgersesignaleerd.

Afhankelijk van de te behandelen thema's kunnen externe experts aangesproken worden en/of andere actoren geraadpleegd worden, zoals bv. De Lijn, AWV en VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), maar ook onafhankelijke experts zoals rijsscholen.



Maak gebruik van de **6 E's** van verkeersveiligheid, bij elke beslissing met aandacht voor:

Engagement – beleid en organisatie

→ Gemeenten, scholen, bedrijven en burgers actief betrekken

Engineering – veilige infrastructuur

→ Aanpassen van de weginrichting: veilige kruispunten, schoolomgevingen, fietspaden, oversteekplaatsen... .

Enforcement – handhaving

→ Naleving van de regels (m.b.t. beslissing) via politie, GAS-boetes en controles. Hoe gaan we de beslissing handhaven?

Education – verkeerseducatie

→ Leren omgaan met verkeer, op school en in het dagelijks leven. Is extra sensibilisering nodig m.b.t. een bepaalde beslissing?

Evaluation – opvolging en bijsturing

→ Hoe gaan we genomen beslissing evalueren? En eventueel het beleid bijsturen.

Doelstelling 2: Zet voetgangers en fietsers op de 1^{ste} plaats

- x Pas het STOP-principe toe bij alle infrastructuurwerken en bij elke mobiliteitsbeslissing.*
- x Breng gevaarlijke punten in kaart én pak ze prioritair aan.*
- x Stimuleer, ondersteun en faciliteer actieve weggebruikers op alle vlakken.*

2.1 Kruising, kruispunt en oversteekplaats

Oversteekplaatsen zijn een cruciale en strategische schakel in de ketting van je mobiliteitsbeleid. De nood aan deze plaatsen is het gevolg van de decennialange aandacht voor de vlotte doorstroom van (zwaar) gemotoriseerd verkeer. Met als gevolg: kinderen en jongeren te voet en op de fiets zijn vandaag nog te vaak 'te gast' in de openbare ruimte.

Een gebrekkige oversteekplaats, of de afwezigheid ervan, maakt het moeilijk voor kinderen en jongeren om alleen en zelfstandig op pad te gaan.. De vlotte (en gevaarlijke) doorstroom van (zwaar) gemotoriseerd verkeer belemmert hun autonomie. Genoeg reden voor ouders om zich 'terecht' zorgen te maken over de veiligheid van hun kinderen. Willen we dit doorbreken, dan is het consequent toepassen van het STOP-principe een must of nog beter: **'richt je openbare ruimte in vanuit het principe van de vlotte doorstroom van kinderen en jongeren'.**

Elk dag gebeuren minstens 13 ongevallen door het niet respecteren van de voorrangsregels (bron: Vias). Daarom is het belangrijk dat elke voorrangssituatie duidelijk en goed leesbaar is voor alle weggebruikers, in het bijzonder voor kinderen en jongeren. Dit begint met een eenduidige en uniforme signalisatie, zowel voor bestuurders van gemotoriseerde voertuigen als voor actieve weggebruikers.

Wat met je voorrang van rechts?

Op ontsluitings- en verbindingswegen met druk verkeer, gaan bestuurders van (zwaar) gemotoriseerd voertuigen vaak ervan uit dat zij voorrang hebben. Een leesbaar wegbeeld is daarom noodzakelijk want de 'voorrang-van -rechtsregel' is alleen effectief op wegen van gelijke orde. In een lokaal netwerk is de 'voorrang-van-rechtsregel' vaak de beste oplossing. Dit kadert idealiter in een uniforme zone 30. Bestuurders rijden dan aan lage snelheid én afremmen om te stoppen wordt vanzelfsprekend.

Het is belangrijk dat overstekende kinderen en jongeren zichtbaar zijn voor bestuurders. Voertuigen die naast het zebrapad parkeren (bestelwagens, et cetera) belemmeren vaak het zicht van voetgangers en fietsers die willen oversteken. Daarom is het een must om **het parkeren nabij oversteken te verhinderen**. Als er nabij kruispunten geparkeerd wordt, kan men verbrede voetpaden of oortjes aanleggen. Deze zorgen ervoor dat geparkeerde voertuigen niet te dicht bij het kruispunt staan en zo het zicht van kinderen en jongeren - (en bij uitbreiding alle weggebruikers – niet hinderen).

Zorg voor voldoende **zichtbaarheid** door het **verlichten van oversteekplaatsen**. In de winterperiode zijn kinderen en jongeren vaak al vroeg onderweg, voldoende verlichting is dus noodzakelijk!



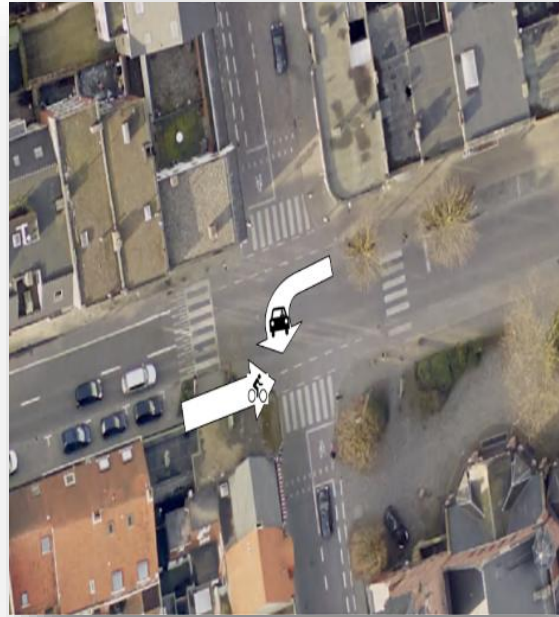
Belangrijk bij kruispunten voor kinderen en jongeren:

- zorg voor een conflictvrije lichtenregeling
- Of geef voetgangers en fietsers de vrije baan met vierkant groen
- Zichtbaarheid én duidelijke leesbaarheid

Bij de kruising van wegen van gelijke orde, kan men het kruispunt het best verhoogd aanleggen. Zeker in een zone 30 met druk gemengd verkeer, waar snelheidsremmende maatregelen voor bestuurders aan de orde zijn, is dit een slimme oplossing.

Een **verhoogd kruispunt** is een verkeersplateau waarbij voetgangers (en waar mogelijk ook fietsers) zonder drempel of borduur doorlopend kunnen oversteken. Dit is zeker ook nuttig op kruispunten waar een gematigde snelheid is aangewezen.

Bij **kruispunten tussen wegen van verschillende orde** kan men best **doorlopende voet-en fietspaden** aanleggen. Doorlopende voet-en fietspaden vertragen de snelheid van het afslaan én het kruisende gemotoriseerde verkeer maken voetgangers en fietsers beter zichtbaar en verstevigen hun beschermde positie. Drukke wegen oversteken is voor voetgangers geen evidentie, en zeker niet voor kinderen. Daarom dienen op regelmatige afstand zebrapaden aangelegd te worden. Op drukke wegen, zeker die met meer dan één rijstrook in één rijrichting, is het belangrijk om een verkeerslicht te voorzien. Een



verkeerseiland zorgt steeds voor extra rust en veiligheid. Verhoogde aanleg van verkeerseilanden en oversteken hebben bovendien een extra snelheidsremmend effect.

Waar drukke wegen hoofdfietsroutes (zoals fietssnelwegen) kruisen, wordt bij voorkeur geopteerd voor een ongelijkgrondse kruising. In afwachting van de aanleg van deze infrastructuur is een verkeerslicht met drukknop (of beter nog: met sensor) voor de fietser aangewezen.

Als twee hoofdwegen elkaar kruisen, kan gekozen worden voor een lichtengeregelde oplossing. Belangrijk is dat deze lichtenregeling **conflictvrij** wordt afgesteld. Op die manier krijgen (rechtdoor rijdende) fietsers en voetgangers nooit te maken met afslaand gemotoriseerd verkeer.

Op straten met veel voetgangers en fietsers, vaak in stedelijk gebied, kan gekozen worden voor **vierkant groen**. Bij vierkant groen krijgen voetgangers en fietsers in alle richtingen tegelijkertijd groen. Conflicten met het gemotoriseerd verkeer zijn tijdens deze fase onmogelijk.

Om de doorstroming te verbeteren, de veiligheid te waarborgen en roodlichtnegatie te verminderen, kan gebruikgemaakt worden van detectielussen die de lichtenregeling bijsturen. Assen met minder verkeer kunnen dan sneller groen krijgen.

Hoe kinderen en jongeren, burgers in de realisatie van veilige oversteekplaatsen betrekken?



Via de online applicatie **Veilig Over** wil Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE onveilige en gevaarlijke punten in kaart brengen met de hulp van burgers (jong en oud) die zelf kunnen aanduiden waar een veilige oversteekplaats nuttig zou zijn!

In 2022 werd een oproep gedaan aan burgers om online via een applicatie ([VeiligOver.be](https://veiligover.be)) concreet aan te duiden waar er nood is aan een veilige oversteekplaats en te beschrijven wat vandaag die plaats onveilig maakt om over te steken.

Vias institute ontwikkelde een **digitale tool** die door steden en gemeenten kan gebruikt worden. Met deze tool kan er een rangschikking opgemaakt worden van de door de burgers aangeduide locaties. Factoren die mee in rekening gebracht worden bij het berekenen van de score zijn o.a. eerdere ongevallen die op de locatie gebeurden en de ernst ervan. Ook de aanwezigheid van scholen, bushaltes en speel- of sportterreinen in de nabije omgeving wordt mee in rekening gebracht. Op basis van deze score kan je als lokaal bestuur concreet aan de slag gaan om gevaarlijke punten aan te pakken.



Aanbod Veilig Over in een notendop:

- ✓ Coördinatie door Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE vzw
- ✓ In samenwerking met Agentschap Wegen en Verkeer & Vias institute
- ✓ Communicatiepakket – Stad of gemeente lanceert oproep burgerparticipatie via alle mogelijke kanalen
- ✓ Max. 1 maand voor burgers om punten aan te duiden
- ✓ Evaluatie van alle aangeduide punten door Vias institute (met terreinbezoek indien nodig)
- ✓ Persmoment met lokaal bestuur bij beslissing om 'geëvalueerd' punt te realiseren (of bij de realisatie)

→ In samenwerking met Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en Vias institute.
Met ondersteuning van de Vlaamse Overheid.

2.2 Fietspaden volgens 30/50/70-principe

Te veel, te snel en te zwaar verkeer is een groot en reëel gevaar voor kinderen. Op plaatsen waar veel kinderen voorbijkomen, en in het bijzonder fietsers, dient de toegestane snelheid aangepast te worden aan hun aanwezigheid. De implementatie van het 30/50/70-principe zorgt voor veilige fietsroutes voor onze kinderen. Bij dit principe wordt de snelheid afgestemd op de bestaande fietsinfrastructuur.

Hoewel er niet enkel gekeken kan worden naar de maximaal toegelaten snelheid maar ook naar het de aard van het verkeer en haar volume en natuurlijk de effectief gereden snelheden is onderstaande verdeling richtinggevend bij de keuze van het type fietspad.

- Is er geen fietspad, dan is een maximale snelheid van 30 km/u aangewezen.
- Is er (in elke richting) een aanliggend of gemarkeerd fietspad, dan is de snelheid beperkt tot 50 km/u.
- Enkel indien vrijliggende fietspaden bestaan, mag voor gemotoriseerd verkeer een snelheidslimiet van 70 km/u voorzien worden.

Ook de kwaliteit van de ondergrond is belangrijk. Terwijl gemotoriseerd verkeer vaak beschikt over mooie asfalt, moeten voetgangers en fietsers het vaak stellen met ondermaatse voet- en fietspaden. In een dorp- of stadskern, waar vaak geen fietspaden en soms zelfs geen volwaardige voetpaden zijn, worden kwetsbare, actieve weggebruikers geregeld geconfronteerd met oncomfortabele kasseien en oneffenheden. Dat is niet alleen onaangenaam, maar ook onveilig. Beginnende fietserijtjes hebben recht op een goede en veilige start. Daarom zijn ook onnodige borduren en andere obstakels te vermijden. Voor voetgangers zijn ze lastig, voor fietsers gevaarlijk en voor minder mobilen maken ze verplaatsingen gewoon onmogelijk. Door te kiezen voor doorlopende voet- en fietspaden zonder onnodig niveauverschil zorgt men voor veilige verbindingen.

2.3 Nieuwe wijken, nieuwe kansen door de ogen van een kind

Elke aanleg van een nieuwe wijk is een uitgelezen kans om de openbare ruimte op maat van kinderen en jongeren in te richten. Bij ontsluiting van nieuwe wijken is het aangewezen om de directe verbindingen met nabijgelegen centra voor te behouden voor voetgangers en fietsers. Dit zet burgers aan zich te voet of met de fiets te verplaatsen, en zo krijgen we minder gemotoriseerd verkeer aan de schoolpoort of in het centrum. Een win-win dus!



Maak van je nieuwe wijk een parelvoorbeeld voor de toekomst van je gemeente en stad en denk aan:

- de implementatie van een woonerf zonder doorgaand verkeer van gemotoriseerde voertuigen – met tuinstraten én (speel)bomen.
- Inrichting op maat van kinderen en jongeren (met 'trage' verbindingen naar de naburige omgeving).
- Voldoende ruimte en aandacht voor groen, ontspanning en slim waterbeheer.

Zorg voor een gericht parkeerbeleid dat maximaal plaats geeft aan open ruimte voor kinderen en jongeren. Concentreer de autoparkings aan de rand van de wijk, bij voorkeur ondergronds. Maak binnen de wijk kortstondig parkeren mogelijk, bijvoorbeeld om in of uit te laden. Leg de parkeerzone idealiter dicht bij een ontsluitingsweg om het gemotoriseerd verkeer in de wijk te beperken. Aan de randen van de wijk kan je opteren voor collectieve parkeerdreven met elektrische laadplaatsen. Voorzie fietsenstallingen dicht bij de bewoners. Zorg dat de wijk wordt doorsneden door voet- en fietswegen die vlot aansluiten op veilige ontsluitingsroutes.

2.4 Traag netwerk van veilige routes voor kinderen en jongeren

Veilige, trage verbindingen voor kinderen en jongeren zijn cruciaal. Deze routes kunnen delen of dorpskernen van dezelfde gemeente of stad veilig met elkaar verbinden. De routes zijn autoluw en waar mogelijk zelfs autovrij. De oversteekplaatsen en kruispunten zijn zo ontworpen dat ze veilig en dus conflictvrij zijn.

Indien de routes toch langs straten of wegen lopen met (zwaar) gemotoriseerd verkeer, dienen veilige voet-en fietspaden voorzien te worden. De wegen worden bij voorkeur volgens het 30/50/70 principe aangelegd (zie 3.7).



In landelijke gemeenten kan tussen de dorpskernen een netwerk van autoluwe wegen uitgebouwd worden. Het gebruik van het **Bord F99** is hiervoor ideaal. Waar gewenst, kunnen ook landbouwvoertuigen of speedpedelecs toegelaten worden.

Belangrijk is dat er naast het plaatsen van het bord ook harde maatregelen getroffen worden, zoals het aanleggen van tractorsluizen of het plaatsen van paaltjes.



Kies voor een slimme en strategische aanpak voor de inrichting van trage verbindingswegen tussen dorpskernen: een tweesporenpad met groene tussenberm of combinatie wandelweg met strookje gravel of asfalt?

Quick win: maak een inventaris van *dooRlopende wegen* (met een regime van uitgezonderd plaatselijk verkeer) én overweeg de implementatie van het bord F 99!

In de dorps- of stadskern kunnen ook voetgangerszones, woonerven en autoluwe zones 30 worden geïntegreerd in het routenetwerk. Fietsstraten, die eigenlijk een zone 30 met voorrang voor fietsers zijn, kunnen de ruggengraat vormen van een lokaal fietsnetwerk. Belangrijk is dat slimme knips deze netwerken autovrij of autoluw maken én houden. Kijk waar dooRlopende straten geïmplementeerd kunnen worden om het netwerk te vervolledigen.



(Mooi voorbeeld in SAVE-gemeente Zemst: bord F99 in combinatie met slimme aanleg: geschikt voor alle actieve weggebruikers)

Trage wegen - Quick wins voor kinderen en jongeren!

Trage wegen zijn niet bestemd voor gemotoriseerd verkeer. Men vindt ze overal: op het platteland, in een dorpskern of verkaveling, en zelfs in de stad. Verhard of onverhard, breed of smal: een trage weg kan vele vormen aannemen. Samen vormen al die veldwegen, kerkwegels, jaagpaden, vroegere treinbeddingen, holle wegen, bospaden en doorsteekjes een dicht netwerk waarin actieve weggebruikers graag fietsen en wandelen én vooral: waar kinderen en jongeren vrijuit kunnen spelen en rondhangen.

Naast het behouden en beschermen van de bestaande trage wegen kan een stad/gemeente ijveren voor het (her)openen van trage wegen op haar grondgebied. Deze wegen zijn immers een verkeersveilig alternatief voor veel routes. Hiervoor kan een stad/gemeente samenwerken met de **vereniging 'Trage Wegen'** die zich inzet voor de herwaardering van buurtwegen, veldwegen, kerkwegels en jaagpaden in Vlaanderen en Brussel.

Landbouwwegen bieden veel potentieel om aangename fietsroutes te vormen. Ook voor elektrische fietsers zijn ze ideaal vanwege hun ruime aanleg. Wel is het belangrijk om sluipverkeer te beperken en snelheden van gemotoriseerd verkeer aan te passen zodat de fietsveiligheid verhoogd wordt. **Fietsberaad** lijstte daarom de belangrijkste aandachtspunten op om het fietsen op landbouwwegen veiliger te maken.

2.5 Schoolstraat – kinderen en jongeren krijgen voorrang

Het verkeersvrij maken van een schoolomgeving voor en na de lesuren zorgt voor een meer overzichtelijke verkeerssituatie die de verkeersveiligheid ten goede komt. Schoolstraten worden twee keer per dag afgesloten voor ingaand gemotoriseerd verkeer.

Hiervoor kan een hek geplaatst worden waarop het bord wordt aangebracht. Naast leerkrachten, kunnen ook gemachtigde opzichters of politie ingezet worden om de schoolstraat beter te laten functioneren. Je kan overwegen om de oudste leerlingen, eventueel met hulp van ouders, te mobiliseren om de schoolstraat autovrij te houden.



Belangrijk is dat voor de invoering van de schoolstraat een draagvlak bestaat bij de inwoners van de betreffende straat en de bezoekers van de school. Mensen informeren en sensibiliseren over het nut van de maatregel is daarbij een noodzakelijke stap. Geef bij de invoering ook mee waar veilig en wettelijk geparkeerd kan worden en hoe men het best te voet of met de fiets naar school komt.



Zorg voor een extra bord met info over de schoolstraat. Zo is iedereen mee en verhoog je de sociale controle en handhaving.

Een schoolstraat levert heel wat voordelen op:

- Zo is er minder chaos in de schoolomgeving.
- Het is een pak veiliger voor fietsers en voetgangers, aangezien zij meer ruimte krijgen.
- Het kan ouders aanzetten niet langer met de auto hun kinderen naar school te brengen.
- Het zorgt ook voor een gezondere schoolomgeving, door een verminderde uitstoot van uitlaatgassen.

2.6 DooRlopende straat – een trage doorgang voor kinderen en jongeren



Een dooRlopende straat is een straat die voor gemotoriseerd verkeer dood loopt, maar niet voor voetgangers en fietsers. Voor bestuurders is dit duidelijk, maar voor voetgangers en fietsers vaak iets minder. Zij weten soms niet of zij kunnen doorstappen of doorrijden. Voor hen is er vaak wel een doorgang aan het einde van zo'n straat, maar het verkeersbord van de doodlopende straat geeft hierover geen informatie. Met een eenvoudige aanpassing, zoals hiernaast, kan duidelijk gemaakt worden voor wie de straat daadwerkelijk dood loopt.

Een lokaal bestuur kan, eventueel in samenwerking met [Infopunt Publieke Ruimte](#), nagaan waar op haar grondgebied dooRlopende straten aanwezig zijn. Het in kaart brengen van deze dooRlopende straten draagt bij aan een beter gebruik van het trage netwerk van voet- en buurtwegen.

2.7 Geef bij onderhoud prioriteit aan voet- en fietspaden waar vooral kinderen en jongeren van gebruik maken

Voetgangers en fietsers moeten zich vaak verplaatsen op abominabele ondergrond. Terwijl auto's degelijke asfalt krijgen, moeten kwetsbare weggebruikers het nog te vaak stellen met ondermaatse voet- en fietspaden. In een dorp- of stadskern, waar geen fietspaden en soms zelfs geen voetpaden zijn, worden ze geregeld geconfronteerd met oncomfortabele ondergrond die niet veilig is. Beginnende fietsertjes hebben recht op een goede en veilige start. We kiezen daarom steeds voor comfortabele ondergrond.

-Asfalt is te verkiezen boven beton, en goed aangelegde straatstenen zijn altijd comfortabeler dan kasseien. Moeten er om historische redenen toch kasseien worden gebruikt, dan kiest men best voor karresporen voor de fietsers en gezaagde kasseien voor alle weggebruikers. Onnodige borduren en andere obstakels zijn te vermijden: ze zijn lastig voor voetgangers, gevaarlijk voor fietsers en maken verplaatsingen voor minder mobiele gewoon onmogelijk. Uit bevragingen blijkt dat burgers zeer veel belang hechten aan goede voetgangersinfrastructuur. Inzetten op kwalitatieve infrastructuur voor voetgangers wordt daarom ook vaak opgenomen in de uitwerking van gemeentelijke mobiliteitsplannen. Het omzetten van goede intenties in een effectief voetpadenplan blijkt echter vaak moeilijk, door een gebrek aan gegevens over de huidige voetgangersinfrastructuur.

Stapscore is een applicatie die de kwaliteit van voetpaden op het grondgebied van een gemeente of stad in kaart brengt. Op basis van de resultaten kan vervolgens een concreet actieplan voor voetpaden opgesteld worden.



Gouden tip: Maak gebruik van de **applicatie Stapscore**! Hiermee breng je de staat van je voetpaden in kaart. Meer nog: burgers kunnen er zelf mee aan de slag.

Stel een strooiplan op waarbij de prioriteit ligt bij het sneeuw- en ijsvrij maken van druggebruikte fietspaden.

Net als voor wegen met gemotoriseerd verkeer zijn ook regelmatig herstellingen nodig van de vele voet- en fietspaden. Vraag gemeenschapswachten, politieagenten of burgers om obstakels te melden. Voor de controle van fietspaden kan gebruik gemaakt worden van de meetfiets van de Fietzersbond.

2.8 Fietszone

Sinds 1 april 2023 spreken we officieel van een fietszone. Een fietszone, vaak nog fietsstraatgenoemd, is een zone waar fietsers prioriteit hebben en specifieke regels gelden. Fietsers mogen de volledige breedte van de rijbaan (bij éénrichtingsverkeer) of de rechterhelft van de rijbaan (bij tweerichtingsverkeer) gebruiken. Bestuurders mogen fietsers niet inhalen en de maximumsnelheid is beperkt tot 30 km/u. Opgepast de voorrang van rechts blijft ook gelden in een fietszone.

De fietszone wordt aangeduid met verkeersborden (F111) die het begin en het einde van de zone (F113) aanduiden. Optioneel kan de gemeente ook rode asfalt aanbrengen.





Kinderen en jongeren hebben nood aan plekken waar ze voorrang hebben op gemotoriseerd verkeer. Ga daarom voor slim gekozen fietszones, in je centrum of schoolomgevingen.

Een fietszone biedt een aangename fietservaring in een verkeersluwe omgeving en maakt idealiter deel uit van een breder fietsroutenetwerk.



Kies idealiter voor een duidelijke signalisatie van fietszones. Weggebruikers worden bij de invoering best volop geïnformeerd. In de SAVE-gemeente Grimbergen werd er gebruik gemaakt van een extra banner. Je kan ook kiezen voor een groter bord van de fietszone met extra info.

(bron: foto van SAVE-gemeente Grimbergen in Humbeek: grimbergendenktmee.be)

2.9 Voetgangerszone

Een voetgangerszone is een autovrij gebied waar voetgangers absolute voorrang hebben. Fietzers kunnen toegelaten worden, maar moeten zich stapvoets voortbewegen. Elke stads- of drukke dorpskern verdient een centrale voetgangerszone. In steden komen winkelstraten in het kerngebied het meest in aanmerking terwijl dorpen ervoor kunnen kiezen een plein of straat in het centrum volledig autovrij te maken. Zo ontstaat een oase van rust en veiligheid die een ankerpunt kan vormen in het gemeentelijk weefsel.

Er zijn niet altijd grote werken nodig om een voetgangerszone te creëren. Voor een testfase volstaat het vaak al enkele paaltjes te plaatsen. De situering van een voetgangerszone gebeurt altijd binnen het kader van een breder circulatie- of mobiliteitsplan zodat onverwachte verkeersstromen worden vermeden. De testfase maakt bijsturing mogelijk waarna kan overgegaan worden tot een definitieve aanleg.

2.10 Woonerf

Een woonerf is pas veilig en aangenaam wanneer doorgaand gemotoriseerd verkeer onmogelijk wordt gemaakt. Binnen een woonerf kan een extra autovrij plein gecreëerd worden waar het spel centraal staat, een ander deel van het woonerf nog steeds een beperkte verkeersfunctie kan behouden. Het woonerf kan op die manier deel uitmaken van een traag netwerk voor voetgangers en fietsers.

Zelfs als het woonerf geen deel uitmaakt van een netwerk, biedt het een veilige manier om de straat terug te geven aan de bewoners en de kinderen. Door de installatie van bankjes en/of ander meubilair wordt het onmogelijk voor de weinige lokale wagens om de snelheidslimiet te overschrijden. Aangezien de meeste bestuurders bewoners zijn, zullen ze extra aandachtig zijn voor spelende of fietsende kinderen.



Pas je verkeersborden voor een woonerf aan vanaf de invoering van de nieuwe wegcode in juni 2027 – met vermelding 20km/h.



Doelstelling 3: Plan en evalueer je mobiliteitsbeleid

- x Integreer verkeersveiligheid als prioriteit in je mobiliteitsplan.*
- x Realiseer conflictvrije kruispunten en veilige oversteekplaatsen.*
- x Monitor de 'gewenste' effecten van je beslissing en stuur bij indien nodig.*

3.1 Meten is weten

Het principe van weten en meten is primordiaal voor een effectief en gedragen verkeersveiligheidsbeleid. Data geven inzicht in sluipverkeer, verkeersongevallen met zwaar- en lichtgewonden, type overtredingen en weggebruikers... Het kan ook een instrument zijn om subjectieve en objectieve verkeersveiligheid van elkaar te onderscheiden. Eens je dat goed in kaart hebt gebracht, kunnen maatregelen genomen worden die gestoeld zijn op objectieve parameters. Dit zorgt voor extra draagvlak bij burgers (op basis van data).



Breng zoveel mogelijk gegevens samen over verkeersveiligheid in je gemeente! Waar en hoeveel zwaar- en lichtgewonden, type verkeersongevallen, overtredingen, controles et cetera.

Een sterke synergie tussen de lokale politie en je lokaal bestuur is van groot belang. Via de website van de politie (politie.be) vind je alvast heel wat nuttige info. Verschillende thema's van overtredingen worden gepresenteerd zoals te hoge snelheid, rijden onder invloed, stoppen en parkeren, verzekeringsovertredingen, verkeerslichten, zwaar vervoer et cetera.

Via de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute krijg je een handig overzicht van verkeersslachtoffers, op maat van je stad of gemeente. Je krijgt er onder meer inzicht in de verschillende types slachtoffers.



Maak gebruik van **de fietsbarometer**! Hier vind je in 1 oogopslag nuttige info op maat van je gemeente over fietsinfrastructuur, gebruikersonderzoek, verkeersmetingen...

3.2 Up-to-date houden en opstellen van mobiliteitsplan met oog voor de kindnorm

Een sterk mobiliteitsplan zet je stad of gemeente op koers voor vele jaren. Je koers bepalen doe je vooral door je kompas goed af te stellen.

Teken je lokaal verkeersveiligheidsbeleid uit op basis van realistische doelen op lange termijn: de inrichting van kindvriendelijke straten en pleinen, veilige schoolomgevingen, de uitbouw van een kind-en tienerweefsel, de opmaak van een fietsroute-en circulatieplan et cetera.

Je mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten. Nieuwe ontwikkelingen of beleidskeuzes in andere beleidsdomeinen dienen idealiter getoetst te worden aan het gekozen scenario in het mobiliteitsplan. Nu de vervoerregio's hun mobiliteitsplan hebben afgewerkt kan dit verder worden verfijnd op gemeentelijk niveau. Voor kinderen en jongeren die vooral fietsen en stappen is deze lokale invulling noodzakelijk.



Neem het kindperspectief als prioriteit op in je mobiliteitsplan met concrete en haalbare acties op korte-en lange termijn.

Hou bij elke beleidslijn in je mobiliteitsplan rekening met de impact op kinderen en jongeren, ga ook met hen in overleg en houd rekening met hun specifieke noden.

Een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsplan is de aanpak van verkeersonveilige situaties. Je politiezone en gemeente vangen doorgaans signalen op van onveilige situaties (via burgers et cetera...). Maar hoe ga je daar vervolgens gericht mee aan de slag? Het is belangrijk dat je aanpak niet beperkt blijft tot symptoombestrijding, maar ook de onderliggende oorzaken aanpakt. Dat is echter vaak makkelijker gezegd dan gedaan. Daarom biedt **Vias academy** voor (lokale) overheden de **opleiding AVOS (Aanpak VerkeersOnveilige Situaties)** aan. AVOS objectieveert en analyseert de situatie om daarna via de matrix van de E's en M'n structurele oplossingen aan te reiken. Via deze opleiding maak je kennis met een methode die vertrekt vanuit een subjectief aanvoelen, overgaat naar een objectieve probleemstelling en uiteindelijk leidt tot een duurzame oplossing voor de verkeersonveilige situatie.

Netwerk Duurzame Mobiliteit (NDM) ontwikkelde een inspirerend instrument voor een beter lokaal mobiliteitsbeleid op maat van landelijke gemeenten. Raadpleeg zeker deze handige gids én ontdek hoe je aan de slag gaat om de modalshift ook in een rurale context te doen slagen.

→ **Evalueer je mobiliteitsbeleid op kindvriendelijkheid**

Om een goed mobiliteitsbeleid te voeren, is het essentieel om regelmatig de impact van de genomen maatregelen te evalueren. Zijn er minder (sluip)verkeersstromen? Zijn er minder ongevallen? Dat zijn allemaal objectieve criteria om het beleid te beoordelen. Even belangrijk is het om te peilen naar wat de burgers zelf van het beleid vinden. Vergeet daarbij zeker de jongste inwoners niet, want kinderen en jongeren durven vaak openhartig te zeggen wat ze écht denken.



Streef naar het **label 'Kindvriendelijke gemeente'** van Bataljong en toon aan dat je voldoet aan de criteria voor een kindvriendelijke stad of gemeente. Het label is zes jaar geldig.

3.3 Een goed circulatieplan, verhoogde kans op veiligheid van kinderen en jongeren

De tijd dat alle weggebruikers (van voetgangers tot vrachtwagenchauffeurs) zo maar op het volledige gemeentelijke wegennet 'uitgestrooid' konden worden, is gelukkig definitief voorbij. Zwaar verkeer hoort uiteraard niet in de nabijheid van kinderen te komen, net zoals doorgaand gemotoriseerd verkeer niet thuishoort in woonwijken. Een stad of gemeente dient dus de verkeersstromen evenwichtig te reguleren. Met een effectieve verkeersveiligheidsanalyse kunnen we de pijnpunten identificeren. Bij deze analyse kijken we niet enkel waar de ongevallen en overtredingen gebeuren maar luisteren we ook naar de bewoners, in het bijzonder naar kinderen (en hun subjectieve onveiligheidsgevoel).

In het kader van een mobiliteitsplan kan een circulatieplan opgemaakt worden. In dit plan leggen we vast waarlangs we zwaar en doorgaand gemotoriseerd verkeer willen sturen en welke plaatsen we voorbehouden voor lokale verplaatsingen, voetgangers en fietsers. We volgen steeds het STOP-principe en geven voorrang aan voetgangers en fietsers met veilige, trage en directe verbindingen. Op basis van de gewenste verkeersstromen kunnen we vervolgens gerichte ingrepen uitvoeren.



Waar fiets- of wandelroutes kruisen met (zwaar) gemotoriseerd verkeer, zet je in op veilige oversteekplaatsen met extra aandacht voor dode hoekongevallen.

In fietszones leiden we idealiter het gemotoriseerd verkeer om.

In kernen met lokaal verkeer, is de inrichting van voetgangerszones, woonerven of een autoluwe zone-30 aan te raden.

Met slimme knips en éénrichtingstraten leiden we het gemotoriseerd verkeer weg van stappende en trappende kinderen.

Om een duidelijk beeld te krijgen waar het verkeer zich momenteel bevindt en hoe de verkeersstromen evolueren, zijn er gelukkig al heel wat interessante tools ontwikkeld.

Telraam is een manier om (samen met burgers) multimodale verkeersgegevens te verzamelen met een op maat gemaakt, gebruiksvriendelijk en betaalbare verkeersteller. Het Telraam toestel scant voortdurend de straat vanuit het raam van een burger en biedt cruciale gegevens over verschillende vervoerswijzen, waaronder gemotoriseerde voertuigen, fietsers, voetgangers en meer.

Telraam creëert daarnaast ook de mogelijkheid om makkelijk een positieve dialoog te openen tussen verkeersplanners, lokale autoriteiten en de burgers. Dit door verkeer om te zetten in een open en toegankelijk Citizen Science-project: <https://telraam.net/>.

Traffic Scout biedt op een gebruiksvriendelijke en eenvoudige manier inzicht in **verkeersvolumes op lokaal niveau**. Een omleiding, het omdraaien van de rijrichting, het parkeerregime dat wijzigt: het verkeersmodel laat de impact zien voor en na de gewijzigde situatie. De gebruikte technologie baseert zich o.a. op Telraam-data, verkeersindicatoren, geodata en OpenStreetMap. Een performant pakket aan brondata wordt nauwkeurig opgevolgd en periodiek geactualiseerd in functie van de benodigde toepassingen. Verschillende iteraties zorgen ervoor dat er op een kwalitatieve manier aan de slag wordt gegaan.



Een circulatieplan is geen statisch document, want het verkeer verandert permanent. Zorg voor systematische evaluatie en monitoring, waarbij de veiligheid van kinderen en jongeren op de 1^{ste} plaats komt.

3.4 Analyse en inventarisatie missing links door de ogen van kinderen en jongeren

Een veilige route is maar zo sterk als zijn zwakste schakel: het gebrek aan oversteekplaatsen op drukke wegen, obstakels zoals 'zichtbaarheid', 'leesbaarheid', gebrekkige infrastructuur et cetera... Door het identificeren van deze obstakels zet je een stap vooruit, op weg naar meer verkeersveiligheid in het algemeen en voor de meest kwetsbare weggebruikers in het bijzonder.



Verken je gemeente met de blik van een kind (te voet en met de fiets). Leg vooral verbindingen tussen plekken waar jongeren en kinderen vertoeven én zoek de missing links op basis van focusthema's: oversteekplaatsen, zichtbaarheid, leesbaarheid, obstakels, hoge drempels... Doe dit samen met je schepen en burgemeester of medecollega's (bijvoorbeeld de verkeerscommissie) op regelmatige tijdstippen.

Kilometers omweg om een autosnelweg over te steken? Een pad dat doodloopt op een spoorweg? Een fiets- of voetpad dat plots stopt? Missing links zijn tekorten in infrastructuur waardoor een kwetsbare weggebruiker zich niet vlot door de gemeente kan verplaatsen. Het aanpakken en het wegwerken van missing links zal het gebruik van duurzame verplaatsingen stimuleren aangezien het zorgt voor een vlottere en veiligere doorgang voor de kwetsbare weggebruikers. De analyse van de missing links op een grondgebied start met de inventarisatie ervan.

Koppel de inventaris en analyse van missing links aan de opmaak van een onderhoudsplan voor voetpaden en fietspaden. Verspreid een oproep naar de inwoners om missing links door te geven. Zij weten het best waar een goede en veilige oversteek of verbindingspad ontbreekt.

3.5 Schoolbereikbaarheidskaart = trage én veilige verbindingen voor kinderen en jongeren naar school

Een schoolbereikbaarheidskaart of een schoolroutekaart brengt de veiligste routes naar scholen in kaart. Fietsen staat centraal, maar ook wandelroutes, openbaar vervoer en duurzame parkeeropties (bv. carpoolzones, kiss-and-ride stroken) kunnen hierin opgenomen worden. De schoolroutekaart kan het beste op papier aangeboden worden, maar zorg er ook voor dat ze beschikbaar is op de website van de school.

De hoofddoelen van dergelijke kaart zijn:

- Het stimuleren van duurzame, multimodale en veilige bereikbaarheid van scholen
- Meer verkeersveiligheid
- Een sterker verkeersveiligheidsgevoel voor kinderen en hun ouders.

Essentiële onderdelen van een schoolroutekaart zijn: praktische tips die woon-en school verplaatsingen veilig en aangenaam maken, ondersteunende maatregelen (zoals gemachtigde opzichters) en alternatieve (deel)trajecten. Bovendien vestigt de kaart visueel en/of in tekstvorm de aandacht op onvermijdelijke knelpunten en op te beveiligen verkeerssituaties. Een aangename en veilige weg naar school ligt zo binnen ieders bereik.

3.6 Verlaagde snelheidsregimes voor meer veiligheid

Belangrijk is dat in een gemeente een rechtlijnig snelheidsbeleid bestaat: beter werken met zones dan met variabele snelheden of wisselende snelheidsregimes. Dit komt de leesbaarheid van de verkeerssituatie en het aantal verkeersborden ten goede.



Verbreed het thema van *wegcategorisering* via je mobiliteitsplan met het perspectief van kinderen en jongeren.

De kans op een dodelijk ongeval bij een aanrijding is zes keer kleiner bij 30 km/u dan bij 50 km/u (bron: veiligverkeer.be). Logisch dus dat hogere snelheidsregimes enkel kunnen op plaatsen waar fietsers en voetgangers voldoende beschermd zijn. In onderstaande tabel vind je een handig werkinstrument terug dat nog iets ruimer kijkt dan enkel de aanwezigheid van fietsinfrastructuur. Uitgaande van de verkeerstromen gaan we verder invullen wat er nodig is om een veilige omgeving te creëren voor iedereen.

Overzicht snelheidszones én aanpak weggebruikers

						 +3,5 t	Vorrangsregel
	6	Gelijk gronds	Geen fietspad stapvoets	Geen	Enkel leveranciers	Bestemming, tijdens beperkte tijdsloten	Vorrang v. rechts
	20	Gelijk gronds	Geen fietspad	Minibusjes	Straatbewoners	Bestemming	Vorrang v. rechts
	30	Stoep	Geen fietspad	bij uitzondering	Wijkbewoners	Bestemming	Vorrang v. rechts
	30	Stoep	Geen of gemarkeerd fietspad	Bus of tram kan	Wijkbewoners	Bestemming	Vorrang v. rechts
	50	Stoep naast	Minstens verhoogd fietspad	Hoofdlijn OV	Wijkontsluiting	Doorgaand kan	Lichten
	70	Stoep naast	Vrij liggend fietspad	Interregionaal	Doorgaand	Interregio.	Lichten of rondpunt
	90+	Apart circuit	Apart circuit	Internationaal	intercity	Internation.	Verschillende niveaus

3.7 Autoluwe Zone 30 = prioriteit voor de veiligheid van kinderen en jongeren

In de omgeving waar veel kinderen en jongeren komen is een coherente zone 30 aangewezen, dus niet alleen rond de scholen, maar ook in de omgeving van jeugdlokalen, zwembaden, sportterreinen, bibliotheek... . Het plaatsen van een verkeersbord alleen is in de meeste gevallen onvoldoende. Het is cruciaal dat ook de infrastructuur wordt afgestemd op (aan te passen aan) de geldende snelheidslimiet.

Een uitgebreide en gerespecteerde zone 30 is een belangrijke hefboom voor de lokale verkeersveiligheid. In dorps- en stadskernen, waar naast scholen ook heel wat andere voorzieningen aanwezig zijn, is het wenselijk om de bestaande zones 30 aaneen te sluiten tot één grote zone 30. Waar mogelijk wordt het doorgaand verkeer gescheiden van het lokaal verkeer. Is er toch geen andere oplossing voorhanden, dan dient extra ingezet te worden op bijkomende maatregelen.

Een duidelijke signalisatie is noodzakelijk. Rust de toegang tot de zone uit met herkenbare (toegangs)poorten, zodat elke weggebruiker weet wanneer hij de zone binnen rijdt. Grondmarkeringen, borden en ook displays zorgen voor de nodige zichtbaarheid. Bewoners en bezoekers worden voorafgaand aan de invoering geïnformeerd, zowel via de lokale media als via aankondigingen in het straatbeeld. In de eerste weken verbaliseert de politie nog niet, maar zet zij extra in op preventie en informatie. Op basis van snelheidsregistratie kan bepaald worden waar en wanneer geverbaliseerd moet worden. Op langere termijn kunnen extra infrastructurele maatregelen genomen worden zoals wegversmallingen, Berlijnse kussens, asverschuivingen of verkeersplateaus.

In de zone 30 zijn er zelden specifieke voorrangregels voorzien. We passen de voorrang van rechts toe bij straten van gelijke orde. Verlaten we de zone 30 om een ontsluitingsweg te kruisen dan heeft deze weg in de regel voorrang.



Het gebruik van zebrapaden in de zone 30 lijkt dan misschien minder noodzakelijk, het blijft wel belangrijk voor de leesbaarheid, zeker voor kinderen en jongeren! Voorzie zebrapaden op plekken waar een grote verkeersintensiteit is.

Meer informatie rond de implementering van een zone 30 vind je hier:

<https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/afwegingskader-voor-snelheidsregimes-binnen-de-bebouwde-kom>

3.8 Zwaar verkeer vraagt extra aandacht – gevaar voor kinderen en jongeren

Vrachtverkeer is bijzonder gevaarlijk voor kinderen en jongeren. Zij kunnen immers niet altijd de gevaren van deze voertuigen goed inschatten. Bovendien zijn kinderen vanwege hun gestalte ook minder goed zichtbaar voor de chauffeurs van vrachtwagens. Op school kan men kinderen wijzen op de gevaren van vrachtwagens (dode hoek et cetera). Bestuurders kunnen in kerngebieden erop gewezen worden extra aandachtig te zijn.

Op basis van een circulatieplan kan men vrachtverkeer weren uit bepaalde straten en wijken. Met passende bebording en politieel of cameratoezicht dwingt men de naleving van het plan af.

Toch is het niet altijd mogelijk al het zwaar verkeer te verbieden: denken we maar aan werfverkeer of lokale bediening. Om dit op te lossen, kunnen/moeten afspraken worden gemaakt met de opdrachtgevers van de transportfirma's.

Zo kan ervoor gekozen worden geen werftransport te verzorgen bij de start en bij het einde van de schooluren. Voor lokale bediening kan men bijkomend veilige routes afspreken. Een kleine omweg voor een vrachtwagen vormt zo een wereld van verschil qua verkeersveiligheid.

Daarnaast bestaat er ook een handige toolbox om de verplaatsingen van fietsende kinderen en jongeren in de buurt van grote werven zo veilig mogelijk te houden: [Fietswijzer](#).



Vrachtverkeer is natuurlijk vooral bovenlokaal, het lokaal bestuur kan daarom best samenwerken binnen de vervoerregio om een gezamenlijk vrachtroutenetwerk te ontwikkelen, waarbij het zwaar verkeer maximaal op de grote assen wordt gehouden of er naartoe geleid wordt.

Het **vrachtroutenetwerk** is daarom binnen een vervoerregio een belangrijk onderdeel van het **regionaal mobiliteitsplan**. Het richt zich op het efficiënt en duurzaam organiseren van het goederenvervoer binnen een bepaalde regio, waarbij rekening wordt gehouden met verschillende vervoersmodi en de behoeften van bedrijven en bewoners.

Het **verkeersbord C23** is sinds kort beter geschikt om zwaar verkeer te weren. Het wegen van de voertuigen is namelijk niet langer nodig om ze te bestraffen.

In de Wegcode verving de wetgever de legende (of omschrijving) van verkeersbord C23 zodat niet langer verwezen wordt naar de massa in beladen toestand, maar naar de maximaal toegelaten massa. Het artikel in de Wegcode leest voortaan als volgt: "Verboden toegang voor bestuurders van motorvoertuigen en slepen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen. Een opschrift op een onderbord beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen of slepen waarvan de maximaal toegelaten massa hoger is dan de aangeduide massa." Door deze wijziging wordt het mogelijk om over te stappen op de geautomatiseerde handhaving van het toegangsverbod voor vrachtwagens.



Doelstelling 4: Garandeer een effectief handhavingsbeleid

- x Ga de strijd aan met de drie grote killers in het verkeer: snelheid, rijden onder invloed en afleiding.*
- x Drijf de subjectieve en objectieve pakkans op door meer controles.*
- x Communiceer permanent over het waarom én de resultaten van deze acties.*

4.1 Fietsbrigade

De lokale politie is het sluitstuk van een goed preventiebeleid, waarbij gerichte controles het meest doeltreffende middel zijn. Fietsbrigades zijn ideaal om de veiligheid van de kwetsbare weggebruikers in het algemeen en die van kinderen in het bijzonder, te verbeteren.

Op de fiets kunnen agenten zich snel en flexibel in het verkeer bewegen. Fietsbrigades zijn ideaal om overtredingen te bekeuren die kinderen in gevaar brengen zoals het parkeren op zebrapaden, voet- of fietspaden. Net voor of net na de schooluren kunnen de brigades in de buurt van scholen patrouilleren, en op andere momenten nabij jeugd- of sportinfrastructuur.

Door hun aanwezigheid en zichtbaarheid in het straatbeeld hebben ze bovendien een onmiddellijk preventief effect. Ze zijn niet alleen meer zichtbaar, maar hebben zelf ook een beter overzicht op het verkeer en kunnen sneller ingrijpen bij gevaarlijk gedrag, zoals gsm-gebruik of te snel en rakelings langs fietsers of voetgangers rijden.

4.2 Extra aandacht voor de veiligheid van kinderen en jongeren

Kinderen die stappen of trappen, behoren tot de meest kwetsbare weggebruikers. Ze hebben meer dan wie ook recht op een veilige omgeving. Politiecontroles moeten dan ook toegespitst worden op gedrag dat voor hen gevaarlijk is.

Overdreven snelheid is altijd een probleem. In een zone 30 of op andere plaatsen zonder afgescheiden fietspad, is controle extra aangewezen. Bestuurders van een gemotoriseerd voertuig rijden niet alleen vaak te snel, maar dikwijls ook te dicht langs kwetsbare weggebruikers. Volgens de wegcode moeten ze bij het voorbijsteken van een fietser binnen de bebouwde kom lateraal 1 meter afstand houden, buiten de bebouwde kom is dit 1,50 meter. Maak de bestuurders attent op deze regel en beboet overtredingen waar nodig.

Wildparkeren is eveneens een gevaar voor de verkeersveiligheid. Parkeren op voet-, zebra- en fietspaden dient streng aangepakt te worden, zeker in een schoolomgeving of plaatsen waar veel jongeren vertoeven.



“Eerst Goliath, dan David”. Deze slogan duidt op het belang van handhaving en preventie waarbij de verantwoordelijkheid eerst gelegd wordt bij Goliath én dan pas bij David.

Want, het is niet aan kinderen en jongeren om het verkeer te overleven....

Voor alle duidelijkheid: David is de kwetsbare weggebruiker. Goliath zit achter het stuur van een gemotoriseerd voertuig. Bij een verkeersongeval verliest David altijd van Goliath. In tegenstelling tot het mythische verhaal waarbij David in een schijnbaar ongelijke strijd het toch nog haalt van de reus Goliath, is dat in het verkeer precies andersom.

De laatste jaren zijn wagens steeds zwaarder, groter en krachtiger geworden. Dat zorgt ervoor dat de inzittenden van die wagens bij een ongeval steeds beter beschermd zijn.

Voor inzittenden van lichtere voertuigen en voor kwetsbare weggebruikers is de balans minder gunstig. Steeds zwaardere, hogere en krachtigere wagens zorgen voor verkeersveiligheid op twee snelheden. Hoe zwaarder en hoe groter een voertuig, hoe nefaster de impact in een verkeersongeval (Vias institute, 2023).



Responsabiliseer in de eerste plaats Goliath via handhaving op bumperkleven, agressieve manoeuvres en excessieve snelheden die kinderen en jongeren in gevaar brengen. Geef voorrang aan handhaving in dichtbevolkte wijken, dorpscentra én plaatsen waar in het bijzonder kinderen & jongeren vertoeven.

Sensibiliseer en controleer de transportsector rond verkeersveiligheid en in het bijzonder rond de dode hoek. “Zeg niet zomaar dode hoek als je niet goed gekeken hebt”: Deze oneliner uit een opiniestuk van prof. Dirk Lauwers, verscheen naar aanleiding van 2 dramatische ongevallen waarbij jongeren om het leven kwamen in een aanrijding met een vrachtwagen. De urgentie om terecht in te zetten op de sensibilisering rond het gevaar van de dode hoek bij kinderen & jongeren, legt tegelijk een blinde vlek bloot van ons huidige verkeersbeleid. Controleer de afstelling van spiegels bij vrachtwagens of de toename van het vrachtwagenpark in ons land dat niet voldoet aan het minimum van veiligheidsvoorwaarden. Daarom is o.a. de responsabilisering van de bedrijfswereld cruciaal in de aanpak van verkeersonveiligheid.



Zet in op strenge politiecontrole van de correcte afstelling van spiegels bij vrachtwagens en responsabiliseer de transportsector over het faciliteren én de naleving ervan. Elke vrachtwagenchauffeur die de weg opgaat en het bedrijfsterrein verlaat, moet zijn spiegels steeds correct hebben afgesteld.

4.3 Sluipverkeer aanpakken

Sluipverkeer is doorgaand verkeer dat voor een kortere of snellere route kiest op wegen die niet afgestemd zijn op doorstroming of op doorgaand verkeer. Dit sluipverkeer gaat vaak langs tragere wegen, doorheen woonbuurten, die niet bedoeld zijn om veel (vracht)verkeer te slikken. Hierdoor wordt het ondergeschikt wegennet overbelast en ondervinden het lokaal verkeer en de omwonenden hinder.



Het is niet mogelijk of wenselijk overal paaltjes te plaatsen of andere infrastructuurmaatregelen te treffen om dit probleem aan te pakken. Met ANPR-camera's kan het probleem echter gericht aangepakt worden. Zeker waar vrachtverkeer een probleem vormt, moet snel en adequaat opgetreden worden. Met mobiele camera's kan dit snel en flexibel gebeuren.

4.4 Snelheidcontroles

Regelmatige snelheidscontroles zijn noodzakelijk om de veiligheid te handhaven. Blijft het probleem echter aanhouden, dan moet er gezocht worden naar andere oplossingen. In eerste instantie kan extra signalisatie helpen. Maar indien nodig moet ook gekozen worden voor snelheidsremmende infrastructuur, zoals verkeersdrempels, as verschuivingen of wegversmallingen.

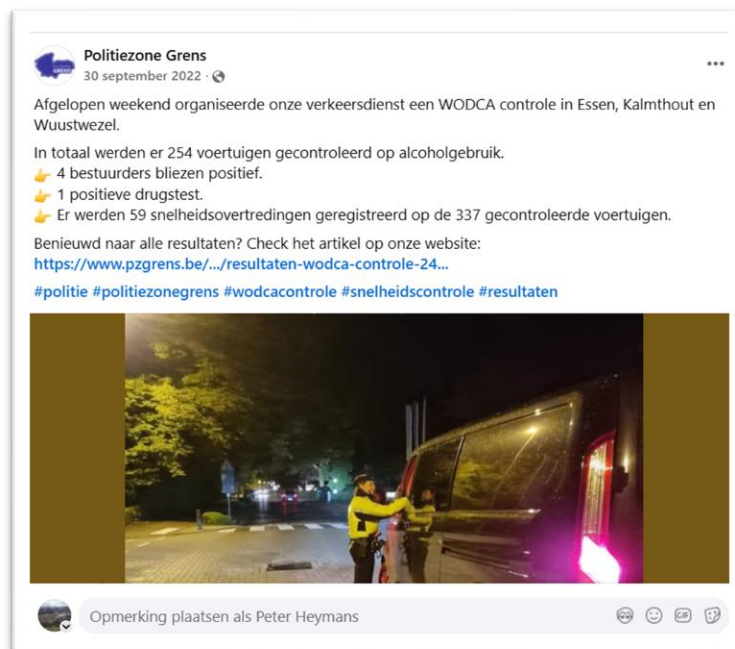
Zowel flitscamera's als trajectcontroles kunnen nuttig zijn. Binnen de bebouwde kom, over kleinere afstanden, bvb. aan scholen, zijn flitscontroles nog steeds het meest aangewezen. Voor langere trajecten is trajectcontrole de beste oplossing. Het kan echter niet de bedoeling zijn om een winstmodel te ontwikkelen. Aanpassing van de infrastructuur, extra sensibilisering en alternatieve straffen (zie onder) moeten altijd mogelijk zijn. Afspraken met de leveranciers van traject controles die geen andere oplossingen mogelijk maken zijn dan ook uit den boze.



In Genk worden hardleerse snelheidsovertreders op een andere manier aangepakt. Mensen die te snel reden, kregen een sensibiliserende brief. Als het 12 keer gebeurt, nodigt de stad hen uit voor een gesprek en geven ze ideeën over hoe ze hun gedrag kunnen wijzigen. Als het 16 keer gebeurde op 3 maanden tijd, kon de wagen in beslag worden genomen om de hardleerse automobilisten een duidelijk signaal te geven.

4.5 Informeren én communiceren over controles

Niet alleen politiezones kunnen communiceren over uitgevoerde controles, ook een stad of gemeente kan dit doen. Het doel is om burgers duidelijk te maken dat er een duidelijke link is tussen on(aan)gepast verkeersgedrag en verkeersongevallen. Controles dienen om dit gedrag bij te sturen, niet om inkomsten te genereren. Ook algemene aankondigingen van controles die kaderen in een bredere campagne, zijn aangewezen. De resultaten en de impact op de verkeersveiligheid worden gecommuniceerd.



De Lokale politiezone Grens zet volop in op communicatie over haar activiteiten via o.a. sociale media.

4.6 Fietscontroles – help kinderen en jongeren concreet verder

Heel wat (jonge) fietsers zijn wettelijk niet in orde met hun fiets. Bestuurders van een gemotoriseerd voertuig daarentegen worden regelmatig gekeurd op hun voertuig, terwijl dit voor fietsers veel minder het geval is. Voorzie daarom controles op scholen of bedrijven. Wanneer daarbij ook een fietshersteller aanwezig is, kunnen eventuele gebreken ook meteen aangepakt worden. Als gemeente kan je tussenkomen door bvb. gratis lichtjes aan te bieden.



In Kalmthout, Essen en Wuustwezel gaan inspecteurs op scholen de fietsen van kinderen inspecteren. Na de inspectie geven ze een keuringsbewijs mee. Zo weten kinderen en ouders meteen waar ze aan toe zijn en kunnen eventuele gebreken snel worden aangepakt!

4.7 Acties rond de 3 grote killers in het verkeer

De politie focust bij controles vooral op drie grote "killers" in het verkeer: Snelheid, rijden onder invloed en afleiding. Deze controles worden best gecombineerd met sensibiliseringsacties om bestuurders bewust te maken van de gevaren.

De Verkeersveilige Dag in Oost-Vlaanderen is een goed voorbeeld van een initiatief waarbij controles op alcohol- en drugsgebruik, het dragen van de gordel, afleiding en snelheid centraal staan. Overdreven en onaangepaste snelheid wordt nog steeds beschouwd als de belangrijke oorzaak van verkeersongevallen. Vaak is het echter de combinatie van verschillende gevaarlijke gedragingen die tot ongevallen leidt. Tijdens de controles wordt bovendien extra aandacht besteed aan de grootste en zwaarste voertuigen, aangezien zij bij een ongeval de meeste schade kunnen veroorzaken. Het is daarom des te belangrijker dat bestuurders van deze voertuigen veilig en verantwoordelijk rijgedrag vertonen.



Besteed bij controles de meeste aandacht aan het rijgedrag van chauffeurs van de zwaarste voertuigen.

Doelstelling 5: Zet in op participatie en communicatie met burgers

- x Betrek burgers bij elke grote mobiliteitsbeslissing via een participatief voortraject.*
- x Communiceer permanent over verkeersveiligheidsbeleid via alle mogelijke kanalen.*
- x Geef als beleidsverantwoordelijken (en gemeente) het goede voorbeeld m.b.t duurzame mobiliteit en het respecteren van verkeersregels.*

5.1 Participatie bij elke 'grote' mobiliteitsbeslissing

Het is wenselijk om nieuwe infrastructuurprojecten altijd voor te leggen aan de verkeerscommissie of verkeersraad, nog voor de plannen worden uitgewerkt. Die formuleert dan aanbevelingen voor het project, die worden doorgegeven aan het studiebureau dat de plannen zal uitwerken. Het studiebureau zal in de mate van het mogelijke met deze aanbevelingen rekening houden bij het ontwerp. Doordat verschillende doelgroepen de kans krijgen hun visie te delen voor de plannen effectief opgemaakt worden, bestaat er minder kans dat de plannen na opmaak nog moeten gewijzigd worden.

Buurtoverleg: Reguliere raden zijn niet altijd de meest effectieve manier om alle burgers te betrekken. Kies daarom ook voor lokaal overleg met wijk- of buurtcomités. Nog beter organiseer een specifiek participatietraject bij specifieke grotere ingrepen. Hoe vaker en regelmatig burgers betrokken worden, hoe sneller het draagvlak voor ingrijpende verkeersveiligheidsmaatregelen zal groeien. Bij een participatietraject verkeer worden burgers, bedrijven en andere belanghebbenden actief betrokken bij het vormgeven van verkeersmaatregelen in een bepaalde regio. Het doel is niet alleen draagvlak te creëren voor projecten, maar ook om ervoor te zorgen dat de uiteindelijke oplossingen aansluiten bij de behoeften en wensen van de betrokkenen.

5.2 STOP-principe promoten via de website en/of het infoblad van de gemeente

Een gemeente heeft een voorbeeldfunctie op vlak van duurzame en veilige mobiliteit. Dit betekent dat zij streeft naar een zo duurzaam mogelijk beleid, dat voorrang geeft aan het STOP-principe. Naast het goede voorbeeld tonen, kan de gemeente ook actief het STOP-principe promoten via haar website en infobladen.

Via sociale media en gemeentelijke infobladen kunnen regelmatig kleine items of rubrieken geplaatst worden die de aandacht vestigen op zich duurzaam verplaatsen.

Bijvoorbeeld het vermelden van de afstand tussen twee plaatsen in de gemeente in minuten, met als doel inwoners te overtuigen zich te voet of met de fiets te verplaatsen. Een ander voorbeeld is het publiceren van praktische tips om het STOP-principe gemakkelijker toe te passen. Denk hierbij aan weetjes over iemands ecologische voetafdruk, over het openbaar vervoer binnen de gemeente, fietsdiensten, autodelen...



SAVE-gemeente Grimbergen zet op regelmatige tijdstippen zowel verkeersveiligheid als duurzame mobiliteit volop in de kijker. Ze promoot autodelen, de modal shift én deinst niet terug om goed uit te leggen waarom ze bepaalde verkeersveiligheidsmaatregelen neemt.

5.3 Lokaal bestuur geeft goeie voorbeeld m.b.t. duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid

Door een doordacht aankoopbeleid kan een gemeente of stad tonen dat ook met kleine, veilige en duurzame voertuigen een efficiënt bestuur mogelijk is. Ambtenaren en lokale mandatarissen die zich met de fiets verplaatsen, geven het goede voorbeeld. Geef fietsende werknemers een fietsvergoeding (ook voor de interne verplaatsingen met de eigen fiets).



Geef als burgemeester of schepen het goede voorbeeld en verplaats je zoveel mogelijk te voet of per fiets in je eigen gemeente.

Bied je personeel voordelige fietsleasing aan. Stel dienstfietsen ter beschikking van het personeel. Voorzie voldoende veilige fietsenstallingen voor werknemers en bezoekers van gemeentediensten. Vraag aan de politie steeds alert te zijn in geval van fietsdiefstal.

Bij gemeentediensten en intercommunales rijdt heel wat zwaar verkeer rond. Maak een inventaris van de bestaande voertuigen en bepaal welke aan vervanging toe zijn. Zorg dat nieuwe voertuigen kleiner zijn en vooral optimaal uitgerust zijn om dodehoekongevallen te vermijden. Er verschijnen steeds meer voertuigen op de markt – denken we maar aan vuilniswagens – die uitgerust zijn met extra grote ruiten en een verlaagde stuurcabine, wat het zicht van de bestuurder aanzienlijk verbetert. Fietskoeriers zijn, zeker in de verstedelijkte omgeving, vaak sneller dan gewone koeriers. Schakel ze daarom in voor het verzenden van dringende brieven of pakketjes. Zorg er daarnaast ook voor dat verplaatsingen en verzendingen binnen de gemeentelijke diensten stevast te voet of met de fiets gebeuren.

In **SAVE-gemeente Zemst** werd aan personeelsleden (via leasing) een **kwalitatief goed onderhouden fiets** ter beschikking gesteld, **inclusief onderhoud, pechverhelping en verzekering**. Zo biedt de gemeente hun op laagdrempelige wijze een duurzaam mobiliteitsalternatief aan.



Neem deel aan **De Grote Verkeersquiz** van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Nodigt je werknemers en burger uit om hun verkeerskennis op te frissen op een speelse manier!

Doelstelling 6: Voer doelgericht een sensibilisatie- en educatiebeleid

- x Ontwikkel nieuwe preventiecampagnes en werk mee aan bestaande nationale campagnes.*
- x Organiseer en ondersteun activiteiten die aanzetten tot duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid.*
- x Sensibiliseer prioritair weggebruikers die het grootste gevaar creëren.*

6.1 Verkeerslessen voor kinderen en jongeren

In de eindtermen voor het lager onderwijs komen heel veel thema's aan bod die betrekking hebben op verkeer en mobiliteit. De lagere scholen spelen daarom een belangrijke rol in het educatie- en sensibilisatiebeleid. Help hen mee de eindtermen te behalen, en stimuleer hen daarnaast om verder te gaan om een verkeersveiliger school te worden.

Betrek daarom de scholen bij de mobiliteitsraad. In een aparte werkgroep verkeersveilige scholen kunnen de problemen, maar ook de voorstellen besproken worden. Gemeente en politie kunnen zo sneller en gericht ingrijpen resp. optreden.



Kinderen kunnen veilig leren fietsen met **VERO**: een **V**erkeers**E**ducatieve **R**oute in de schoolomgeving die langs diverse aandachtspunten gaat en hen zo verkeersvaardig maakt (aanbod via octopusplan.be)

Eerst oefenen leerlingen hun fietsvaardigheden in een beschermde omgeving, zoals de speelplaats of de turnzaal. Vervolgens is het nuttig om stapsgewijs te oefenen in de directe schoolomgeving, zodat kinderen geleidelijk leren zich zelfstandig te verplaatsen in het verkeer. Daarna kunnen ze fietsen langs een verkeerseducatieve route, waarbij ze de verschillende aspecten van fietsen in het verkeer ontdekken en leren omgaan met diverse verkeerssituaties. Uiteindelijk kunnen ze hun vaardigheden testen tijdens een fietsexamen. Elke VERO wordt afgestemd op de lokale situatie en komt steeds tot stand in samenwerking met het gemeentebestuur, de politie, de school en het Octopusplan.



Met het '**Het Grote Fietsexamen**' (van de VSV) gaan zesdeklassers aan de slag om veilig en zelfstandig te fietsen in het verkeer.

Met Het **Grote Fietsexamen** test je of je zesdeklassers veilig en zelfstandig kunnen fietsen in het verkeer. Ze fietsen individueel een parcours in het echte verkeer.

De strapdag is een ideaal moment om duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid extra onder de aandacht te brengen. Actieve verplaatsingen beperken zich niet tot één dag. Een schooljaar dat start met 'strappen', zet de toon voor minder autoverkeer, meer beweging en een aangename schoolomgeving. De strapdag is een samenwerking van vele partners actief inzake verkeerseducatie. We lijsten de voornaamste voor je op:

MOEV (Zet je school in beweging) zet alle leerlingen uit het kleuter-, basis- en secundair onderwijs aan tot een fitte, gezonde en veilige levensstijl. Ze ondersteunt scholen bij de uitwerking van hun bewegings- en sportbeleid. **Good planet** heeft een uitgebreid aanbod voor leerlingen van kleuter tot secundair onderwijs. Ook **Mobiel 21** heeft een uitgebreid aanbod voor scholen, met focus op veilige- en gezonde schoolomgevingen.

6.2 Permanente verkeerseducatie voor iedereen

Via de scholen is het makkelijk kinderen en jongeren te bereiken, maar een goede verkeerseducatie mikt uiteraard op alle leeftijden en doelgroepen. Het is belangrijk dat een gemeente zo breed mogelijk werkt.

Via gemeentelijke informatiebladen en andere communicatiekanalen kan men de burgers rechtstreeks aanspreken. De bestaande en zeker de ondersteunde verenigingen kunnen ook aangesproken worden om informatie te verspreiden. Zo kan men burgers wijzen op de gevaren van afleiding of andere 'gesels' in het verkeer.

Via de seniorenverenigingen kan men lessen aanbieden. Momenteel biedt men vooral lessen aan rond elektrisch fietsen. Maar waarom geen opfrissingscursus van het verkeersreglement of praktijkoefeningen met de fiets of met een ander voertuig?



Neem deel aan de **Grote Verkeersquiz** van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Nodig burgers uit om hun verkeerskennis op te frissen op een speelse en laagdrempelige manier!

Er is ook een **Kleine Verkeersquiz**, op maat van kinderen.

Voor specifieke doelgroepen, zoals nieuwkomers die nog geen kans gehad hebben te leren fietsen of autorijden, kan men gerichte cursussen opzetten. Een vorming over het verkeersreglement, met aandacht voor Belgische bijzonderheden, zorgt ervoor dat nieuwkomers zich veiliger gaan verplaatsen. Mobiel 21 heeft een interessant aanbod voor volwassenen om te leren fietsen via fietsschool.be.

Voor professionals en beleidsmakers binnen de gemeente is er een uitgebreid aanbod van het VSV maar ook van Netwerk Duurzame Mobiliteit (NDM).

Leden van OVK-SAVE brengen getuigenissen voor politie, bedrijven, verenigingen, ...

Getuigen Onderweg vzw organiseert getuigenissen van verkeersslachtoffers in de derde graad van het middelbaar onderwijs. Rondpunt vzw heeft een aanbod 'lespakket Booster' voor leerlingen van de tweede graad van het middelbaar onderwijs.

6.3 Verkeersdag of -week

Een verkeersdag of -week zet in op sensibilisatie en educatie van kinderen, jongeren en eventueel ouders. De dag of week kan georganiseerd worden door school, gemeente/stad of politiezone. Op dergelijke dag (of week) wordt geïnformeerd over verkeersveiligheid, maar het moet ook aanzetten tot veiliger en duurzamer verkeersgedrag.

Meedoen aan het project 'autoloze zondag' is natuurlijk ideaal. Het zet de deelnemers aan te kiezen voor een duurzaam verplaatsingsmiddel, en iedereen kan genieten van de vrijgekomen ruimte. Het aantal zware en dodelijke ongevallen daalt tijdens deze dagen altijd tot een jaarlijks dieptepunt.

Activiteiten op een verkeersdag kunnen zijn:

- Praktische fietsproef voor kinderen door middel van een verkeerspark
- Een 'levend' verkeersparcours in de straten van de gemeente zelf
- Tolwagen van de politie
- Dodehoeksimulatie
- Promillebrilparcours
- 1^e hulp bij ongevallen (E.H.B.O.)
- Evacuatie test met een schoolbus
- Fietsherstelworkshop
- Infosessie over voet-, fiets en carpoolen, taxistop, autodelen
- Verkeersquiz
- Wandeling en/of fietstocht
- Fietsbehendigheidspoeven
- Verkeersgetuigen
- Theaterproducties rond verkeer en verkeersveiligheid.

Activiteiten in een verkeersweek kunnen zijn:

- Het gemeentebestuur vermijdt verplaatsingen met de auto
- Op school leggen we onze verplaatsingen te voet of met de fiets af
- Gemeentelijke werknemers worden extra beloond voor duurzame verplaatsingen
- De lokale handel en horeca beloont de fietsende klant
- De schoolstraat wordt gedurende een week getest
- Bepaalde straten worden op woensdagnamiddag en op zondag een speelstraat.
- Schoolkinderen brengen op een creatieve manier hun visie op het verkeer naar voor.



Vele vliegen in 1 klap? Verbind verkeersveiligheid met cultuur, sport en ontspanning in 1 groot event!

In **SAVE-gemeente Scherpenheuvel-Zichem** organiseren ze tweejaarlijks een fietsevent 'Megakids'.

6.4 OVK-SAVE campagnes rond verkeersveiligheid

-Veilig over: [VeiligOver](#)

Duid zelf aan waar je nood hebt aan een veilige oversteekplaats.

-De Weg: [De weg: officiële trailer](#)

7 % van de bestuurders streamt films of series tijdens het rijden.

-Blindmeters: [blindmeters.com](#)

Wie sms't achter het stuur, rijdt blind. Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE (OVK-SAVE) wil met een nieuwe campagne tonen hoe lang u blindt rijdt terwijl u sms't, berichten leest of surft. Op de website kan u nu zelf de test doen.

-Alle overige pakkende films en campagnes op ons youtube-kanaal: [\(47\) OVK PEVR - YouTube](#)

(PEVR-SAVE : Parents d'Enfants Victimes de la Route-SAVE asbl).

6.5 Educatieve voorstellingen

Binnen het cultuuraanbod van een stad of gemeente voor scholen/jongeren kan geopteerd worden voor een voorstelling rond verkeersveiligheid. Op [Verkeer op school | Landing](#) vind je een actueel overzicht van alle educatieve materialen en projecten over verkeer en mobiliteit voor alle doelgroepen in het Vlaamse onderwijs. Misschien ken je deze al?

- '*Een fractie van een seconde*' van Rudy Claes en Stef Vanlee

(www.fractievaneenseconde.be)

- Divers aanbod van Wim Geysen (www.wimgeysen.be)

- '*Wolken en een beetje regen*' van Dirk Dobbeleers en Marc Hendrickx

Een flitsende voorstelling geschikt voor leerlingen van het middelbaar onderwijs. De acteurs kruipen in de huid van hedendaagse jongeren en zetten een geloofwaardig verhaal op. Voor jongeren van 12 tot 16.

- '*Tot Later*', musical van Team Jacques

Een muzikaal verhaal met een lach en traan, gebaseerd op het taboedoorbrekende jeugdboek van Luc Descamps. Voor 6 tot 14 jarigen.

6.6 Maak verkeersveiligheid zichtbaar in de openbare ruimte

Verkeersveiligheid hoeft niet geen saaie materie te zijn. Ontdek dit inspirerend verhaal uit Gent of "hoe creativiteit & kunst én verkeersveiligheid hand in hand gaan"!



Met deze muurschildering willen het buurtcomité Veilig 9040 en kunstenaar Gijs Van Hee aandacht vragen voor de gevaarlijke verkeersomstandigheden in Sint-Amandsberg. Daar werden tienersmeisjes Yagmur en Esila (beiden 13 jaar) op weg naar school aangereden op een zebrapad. Een week later werd Ferre, een jongen van 10 op de fiets aangereden. Het kunstwerk **'Slow Life'** roept op **"om zich traag te verplaatsen en de blijdschap van traagheid te ontdekken"**.

De muurschildering kan je gaan bekijken op de hoek van de Engelbert Van Arenbergstraat en de Land Van Waaslaan (de zijmuur van café Istanbul), dat is op de plaats waar Ferre aangereden is

Doelstelling 7: Geef aandacht aan opvang en welzijn voor verkeersslachtoffers en naasten

- x Zorg voor een proactief hulpaanbod voor verkeersslachtoffers en naasten.*
- x (H)erken en hoor de stem van verkeersslachtoffers en naasten.*
- x Zet mee je schouders onder een menswaardige en collectieve rouwcultuur.*

7.1 Gids 'Als het verkeer je raakt'

Met deze praktische gids verstrekt Rondpunt objectieve informatie die je op weg helpt na een verkeersongeval met informatie over juridische en verzekeringstechnische aspecten, hoe omgaan met trauma na een verkeersongeval, hoe het leven weer opnemen na een verkeersongeval en mogelijk een revalidatieperiode, en over de beleving van kinderen en jongeren.

De contactkaarten zijn een bundeling van alle contacten die ondersteunend kunnen zijn na een verkeersongeval om je weg te zoeken naar de hulpverlening die aan de nood van de betrokkenen tegemoet komt. Je vindt er contactgegevens en duiding rond welke ondersteuning je waar kan krijgen.

Het is aangewezen dat het boek en de contactkaarten beschikbaar zijn in alle gemeentehuizen, politiekantoren en bibliotheken. Politieagenten en andere professionelen die in aanraking komen met verkeersslachtoffers of hun familieleden kennen het boek en gebruiken het in de praktijk. Het boek richt zich ook op de betrokkenen zelf en kan aan hen als eerste ondersteuning ook worden meegegeven.

De gids en de contactkaarten kunnen verkregen worden via www.rondpunt.be en zijn ook digitaal ter beschikking op de website.

7.2 Ondersteuningspakketten voor scholen

Als in de gemeente een kind betrokken raakt bij een verkeersongeval, geef de school van het kind dan de raad gebruik te maken van één van de ondersteuningspakketten voor scholen van Rondpunt. Deze kits zijn een handig en praktisch instrument om een verkeersongeval bij kinderen en jongeren bespreekbaar te maken wanneer ze zelf, of een klas- of schoolgenoot geraakt werd door een verkeersongeval als slachtoffer, veroorzaker, getuige, naast- of nabestaande. Er is een ondersteuningspakket voor leerkrachten in het kleuter en lager onderwijs, en één gericht op secundaire scholen.

Het is ook mogelijk deze pakketten als actiepunt al eens te lenen en preventief voor te stellen aan leerkrachten, die aan het bestaan van de kit zullen denken wanneer een ongeval zich voordoet. Meer informatie op via www.rondpunt.be.

7.3 Workshop slechtnieuwsmelding

Er kan een workshop 'slecht-nieuws-melding' georganiseerd worden binnen het politiekorps. In de workshop getuigen OVK-SAVE-leden over hun ervaringen met de lokale politie. Daarna verstrekt een OVK-SAVE-medewerker meer informatie over de vereniging en geeft hij ook praktische tips die politiemedewerkers kunnen helpen bij het brengen van een slechtnieuwsmelding.

7.4 Info op gemeentelijke website - Hulp en ondersteuning voor slachtoffers

Er zijn heel wat initiatieven die werken rond de opvang van verkeersslachtoffers. Bundel ze op je gemeentelijke website. Hier vind je de belangrijkste initiatieven:

Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE (OVK-SAVE)

Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE verenigt en ondersteunt families die hun kind verloren in het verkeer, zet in op de verbetering van de opvang van verkeersslachtoffers, het wegwerken van het taboe rond rouw én de aanpak van verkeersonveiligheid.

<https://www.ovk.be>

Slachtofferzorg Vlaanderen

Algemene website voor alle slachtoffers van een misdrijf, verkeersongeval, ramp of aanslag.

<https://www.slachtofferzorg.be>

Slachtofferbejegening bij de lokale politie

Meer info via de website van jouw lokale politiezone — zoek op je gemeente om de juiste dienst te vinden.

<https://www.politie.be/nl/contact>

CAW – Centrum Algemeen Welzijnswerk

De lokale CAW's bieden slachtofferhulp aan. Via de website kan je het CAW in jouw regio vinden.

<https://www.caw.be/hulp-aanbod/slachtofferhulp/>

Dienst Slachtofferonthaal bij het Justitiehuis

Onderdeel van de justitieuze huizen bij het parket. Biedt ondersteuning en informatie aan slachtoffers tijdens gerechtelijke procedures.

https://justitie.belgium.be/nl/themas_en_dossiers/slachtoffers/slachtofferonthaal

Missing You

Voor jongeren en jongvolwassenen die iemand verloren hebben en hierover willen praten met lotgenoten.

<https://www.missingyou.be>

Rondpunt vzw

Zet zich in voor goede opvang van verkeersslachtoffers in Vlaanderen. Je kan er terecht met vragen na een verkeersongeval, voor doorverwijzing en juridische info.

<https://www.rondpunt.be>

Even Zeer vzw

Lotgenotengroep voor mensen die (onbedoeld) een ongeval hebben veroorzaakt.

<https://www.evenzeer.be>

Over Hoop vzw

Brengt families met jonge verkeersslachtoffers samen en biedt ondersteuning.

<https://www.over-hoop.be>

Trefpunt Zelfhulp

Overzicht van lotgenotenorganisaties voor gewonde slachtoffers en nabestaanden.

<https://www.zelfhulp.be>



Laat je inspireren en neem een kijkje op de gemeentelijke website van:

Brugge: <https://www.brugge.be/ik-en-mijn-verlies>

Tremelo: <https://www.tremelo.be/product/761/wat-na-een-verkeersongeval>

7.5. Workshops en lezingen over de opvang na een verkeersongeval.

Rondpunt verzorgt workshops en lezingen over de opvang na een verkeersongeval. Daarbij kan duiding gegeven worden over de verschillende fasen na een verkeersongeval nl. van acute opvang, tot slachtofferzorg, omgaan met trauma, omgaan met niet aangeboren hersenletsel, revalidatie en integratie, maar ook verzekeringstechnische en juridische duiding kan worden gegeven.

Een workshop of lezing kan ook aangeboden worden in combinatie met een getuigenis. Daarvoor werkt Rondpunt vzw samen met de vzw Getuigen Onderweg en lotgenotenorganisaties zoals OVK-SAVE, Over Hoop en Even Zeer..

7.6 Hoe werk je mee aan een menswaardige- en collectieve rouwcultuur?

Ouders van verongelukte kinderen (leden van OVK-SAVE) dragen de onbeschrijflijke gevolgen van de dodelijke impact van verkeersonveiligheid. Hun leven is voorgoed veranderd: er is een leven voor en een leven na. Rouw en verlies maken sindsdien deel uit van hun dagelijkse bestaan. Daarom zet onze vereniging zich in om rouw en verlies zichtbaar te maken én het taboe rond rouw te doorbreken. Lotgenoten kwamen met de idee om aan de slag te gaan met werkgevers (overheden, organisaties en bedrijven) via het waardevolle initiatief van “**verwerkdagen**”, omdat we tenslotte een groot deel van ons leven doorbrengen op de werkvloer én om de re-integratie van lotgenoten op de werkvloer te bevorderen.



Doe mee met het initiatief van **Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE** en voer als stad of gemeente ‘**verwerkdagen**’ voor je werknemers in!

Wat is het concept van ‘de verwerkdag’?

Een **verwerkdag** is een jaarlijks op te nemen dag, boven op de verlofdagen, voor ouders die hun kind verloren. Als je een **verwerkdag** toekent aan ouders die hun kind verloren, toon je dat je meeleeft en hun pijn (h)erkent. Ook jaren later.

Alle info via verwerkdag.be

Onze vereniging spreekt uit naam van ouders die hun kind verloren. Maar ook andere mensen die rouwen om een geliefde kunnen uiteraard geholpen worden met een verwerkdag. Door het concept van verwerkdagen te lanceren, willen we het debat openen over hoe we een menswaardig en collectief kader rond rouwen op de werkvloer verder vormgeven.

→ Lees onze opinie op sociaal.net: [‘Je kind is al zeven jaar overleden, is het niet eens tijd om terug normaal te gaan werken?’ — Opinie — Sociaal.Net](#)



Hoe kan je 'verwerkdagen' als stad of gemeente invoeren?

Als werkgever kun je op korte termijn de *verwerkdag* invoeren als een extra legale verlofdag voor werknemers die een kind verloren hebben. Je bepaalt zelf hoeveel van deze dagen je toekent.

Om dit snel te realiseren:

- Neem de *verwerkdag* op in het arbeidsreglement.
- Voeg de extra dag toe in het verlofsysteem van je bedrijf of organisatie, zodat werknemers ze eenvoudig kunnen aanvragen. Zo zie je naast de reguliere verlofdagen de extra legale dagen zoals de *verwerkdag*.

7.7 Geef aandacht aan rouw en verdriet in de publieke ruimte

Op vraag van ouders die hun kind verloren in het verkeer plaatst OVK-SAVE een SAVE-bord op de plaats van het dodelijk ongeval. Dit bord is in de eerste plaats een teken van solidariteit met de nabestaanden van het verkeersslachtoffer. Daarnaast heeft het ook een sensibiliserend doel: het spoort weggebruikers aan zich veilig te gedragen in het verkeer. Op de plaats van het SAVE-bord heeft immers een jongere het leven gelaten in een verkeersongeval.



Denk ook aan troostplekken, kunst, culturele activiteiten e.a. om verlies en verdriet zichtbaar te maken voor iedereen in je stad of gemeente.

Slotwoord

Met deze inspiratiegids hopen we je handvatten te geven om je gemeente of stad stap voor stap veiliger te maken voor kinderen en jongeren. Verkeersveiligheid lijkt soms een groot en complex thema, maar elke kleine ingreep, elke actie en elke keuze maakt een verschil. Kinderen en jongeren kunnen onze straten niet zelf veranderen. Ze rekenen op ons—op lokale besturen, scholen, politie, partners en inwoners—om dat wél te doen.

De voorbeelden in deze gids tonen dat het kan. Gemeenten die moedig kiezen voor kindvriendelijke straten, zien rustiger schoolpoorten, meer fietsende jongeren, minder conflicten én meer verbondenheid in buurten. Kleine heldere beslissingen hebben grote gevolgen voor het dagelijks leven van vele (jonge) gezinnen.

We nodigen je uit om te blijven kijken door de ogen van kinderen en jongeren. Zij zien dingen die wij al lang gewoon zijn geworden. Zij voelen als eersten waar het wringt. En zij beleven als eersten de winst van een veilige, leesbare en rustige omgeving.

OVK-SAVE staat klaar om je te ondersteunen in elke stap van het SAVE-traject. Samen kunnen we bouwen aan steden en gemeenten waar kinderen en jongeren zich vrij en veilig kunnen verplaatsen, waar ouders met een gerust hart hun kinderen laten vertrekken, en waar verkeersveiligheid niet alleen een doel is, maar een vanzelfsprekend deel van het dagelijks leven.

Dankjewel, om te blijven investeren in een warme, leefbare en veilige toekomst voor alle kinderen en jongeren. Want een omgeving die voor hen veilig is, is dat voor iedereen.

Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE vzw

Haachtsesteenweg 1405 – 1130 Brussel

[SAVE.OVK - Ondersteuning voor verkeersveiligheid door SAVE vzw](#)

www.ovk.be

Wens je onze vereniging te steunen met een actie of een financiële bijdrage?

Neem contact met ons op via info@ovk.be of bel naar [02 427 75 00](tel:024277500).

© Copyright: Ouders van Verongelukte Kinderen-Save vzw

