



Jonge Wegweters Kortrijk

Rapport belevingsonderzoek

1-1-2023



kind & samenleving

Met de steun van



Vlaanderen
verbeelding werkt

Inhoud

Inleiding	2
Omschrijving doelstelling Jonge Wegweters	2
Voorstelling Bataljong en Kind & Samenleving	2
Situatieschets Kortrijk	2
Inspraaktraject Jonge Wegweters.....	3
Stap 1 – Fietstrack	4
Stap 2 – Mobiliteitsbeleving: Sessie 1 – 24 oktober 2022	7
Stap 3 – Toekomstvisie: Sessie 2 – 17 november 2022.....	8
Stap 4 – Aanbevelingen: Sessie 3 – 28 november 2022	9
Stap 5 – Dialoog & Deal: Voorstelling CBS – 19 december 2022	10
Resultaten en aanbevelingen	11
Jongeren vinden veilige en conflictvrije kruispunten prioritair.	11
Jongeren willen ook gebruik kunnen maken van deelmobiliteit, ook in de deelgemeenten.	13
Leer kinderen en jongeren meer over mobiliteit in of na de schooluren.	14
Jongeren verplaatsen zich graag in een groene en gezonde omgeving.	15
Jongeren willen graag betrokken worden bij het Kortrijkse beleid.	15
Jongeren zijn fan van kwalitatieve fietsroutenetwerken.	16
Informeel jongeren op hun maat als er wegenwerken zijn.	17
Meer en slimme verlichting in Kortrijk.	17
De Stad Kortrijk kan meer jongeren aanspreken via toffe social media kanalen.	18
Maak voetpaden toegankelijk voor iedereen.	18
Meer bussen en vervoer op maat naar de VIVES Hogeschool.	18
Jongeren willen veilige oversteekplaatsen in de stad.	19
Jongeren vragen aandacht voor hun noden bij de uitbouw van Hoppinpunten.	20
Slotwoord.....	20

Inleiding

Omschrijving doelstelling Jonge Wegweters

Het project Jonge Wegweters in Kortrijk kadert in een driejarig actieprogramma van Bataljong en Kind & Samenleving in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Daarin ontwikkelen wij een toolbox voor steden en gemeenten om samen met jongeren het **verplaatsingsgedrag en de mobiliteitsbeleving van jongeren in kaart** te brengen.

Samen met **jongeren tussen 15 en 20 jaar** gingen wij aan de slag om na te denken over de mobiliteit in Kortrijk. Via een participatietraject ontwikkelden we beleidsaanbevelingen en daarbij horende indicatoren waarmee het stadsbestuur beter kan inspelen op de noden en wensen van jongeren rond mobiliteit.

We ontwikkelen een **toolbox** die bestaat uit verschillende methodieken en indicatoren waarmee lokale overheden kunnen analyseren in welke mate hun mobiliteitsbeleid impact heeft op de **autonome en duurzame mobiliteit** van jongeren. Aan de basis ligt een **participatieve methodiek** waarbij ambtenaren leren kijken vanuit de bril van jongeren.

Voorstelling Bataljong en Kind & Samenleving

Als ledenorganisatie van steden en gemeenten gaat **Bataljong** vol voor sterk beleid voor jonge inwoners. We verbinden en inspireren jeugdaders, jeugdambtenaren en schepenen van jeugd om hier samen werk van te maken. Bataljong promoot ook op Vlaams, federaal en Europees niveau de troeven van kind- en jeugd vriendelijk beleid en behartigt daarbij de belangen van steden en gemeenten.

Kind & Samenleving is een onderzoeks- en expertisecentrum en heeft jarenlange ervaring bij het uitwerken en uitvoeren van ontwerp- en belevingsonderzoek rond publieke ruimte en mobiliteit. Kind & Samenleving ontwikkelt al verschillende jaren studies omtrent kindgerichte publieke ruimte (o.a. speelweefselplannen) en mobiliteit.

Situatieschets Kortrijk

Mobiliteit in en rond de stad is een belangrijk beleidsthema voor de stad Kortrijk. Samen met een plan voor het woonbeleid en publieke ruimtebeleid, werkt de stad aan een ambitieuze toekomstvisie rond mobiliteit. Principes uit de 15-minutenstad, fietsnetwerken, verkeerscirculatieplannen, 8-80 norm, all for zero, ... vormen daarin een leidraad. Kortrijk bekijkt daarbij de stad als een geheel, het centrum als specifieke zone, de circulatie in haar wijken en hun voorbeeldrol in de regio.

Inspraaktraject Jonge Wegweters

Het inspraaktraject van Jonge Wegweters vond plaats tussen **september en december 2022** en werd gelopen met twee focusgroepen van jongeren tussen 15 en 20 jaar: **9 studenten SAW van Vives Hogeschool** en een **kerngroep van 14 secundaire scholieren**. Het traject werd begeleid door Sabine Miedema (Kind & Samenleving), Wim Soontjens (Bataljong) Hannes Vanmeenen en Marina De Vet.

Binnen het vak Sociale Vaardigheden, begeleid door Marian Dierckx, ging een groepje van **7 meisjes en 2 jongens** aan de slag met de methodieken van Jonge Wegweters. Gedurende het eerste semester werken ze elke maandag en donderdag telkens twee uren aan dit mobiliteitsproject. Ze doorliepen een **train-de-trainer**, ervaarden de methodieken en bijhorende vraagstelling en organiseerden mee de begeleiding van de kerngroep.

De kerngroep bestond uit **8 meisjes en 6 jongens**, samengesteld uit de verschillende Kortrijkse secundaire scholen. Op maandag 24 oktober, 17 november en 28 november verzamelden deze jongeren zich in JC Transit of Broelkaai 6 om het participatietraject van Jonge Wegweters. Op maandag 19 december stelden ze samen met de studenten hun resultaten voor aan het college van burgemeester en schepenen.

Tijdens **drie inspraaksessies van 2 à 3 uur** gingen we met de jongeren aan de slag om hun mobiliteitsbeleving te bevragen, de mobiliteitsplannen van de stad te toetsen en hun visie op mobiliteit te verwoorden. Voorafgaand aan de drie sessies vulden 94 respondenten een online enquête in en digitaliseerden ze hun woon-school- en vrijetijdsverplaatsingen op het platform van de Fietstrack.

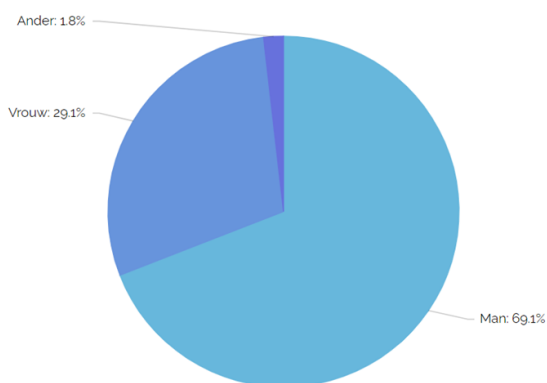


Stap 1 – Fietstrack

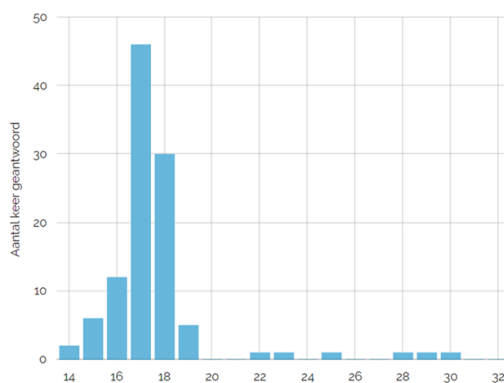
Tussen 1 en 17 oktober 2022 hebben **94 respondenten** hun routes gedigitaliseerd via de Fietstrack. De Fietstrack, een spin-off van de Fietsbarometer, is een initiatief van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit en de Universiteit Gent. Ze beoordelen de fietsveiligheid in een GIS-omgeving en vullen een korte enquête in over hun transportkeuzes, veiligheidsmaatregelen en fietsbeleving. Deze data vormt de basis voor het verdere traject met de twee focusgroepen. Samen gaven de respondenten **209 routes** in. **389 kruispunten** en **72,5 kilometer** wegen werden door minstens één gebruiker beoordeeld (zie volledig rapport Fietstrack in bijlage).

Van de 94 respondenten gaf **69,1 %** aan zich te identificeren als **man**. Uit de routes blijkt dat veel woon-schoolroutes richting VTI leiden, waaruit we concluderen dat vooral leerlingen van deze school hun routes digitaliseerden. De meeste respondenten geven aan **17 of 18 jaar** te zijn.

Met welk gender identificeer je je het meest?

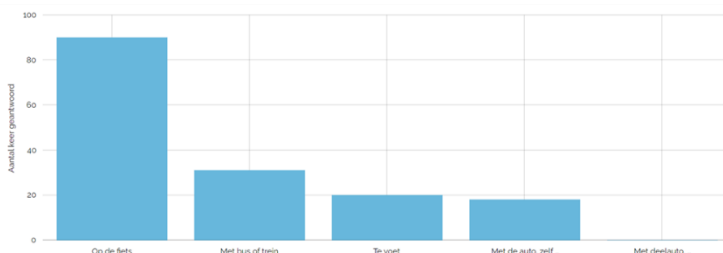


Wat is je leeftijd?

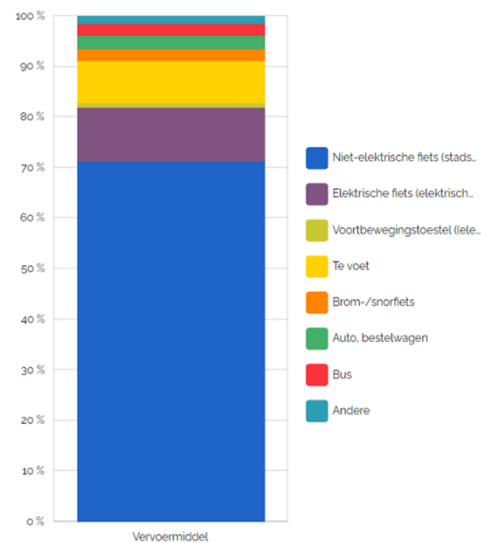


91% van de respondenten geeft aan **voornamelijk de fiets te gebruiken** voor zijn/haar verplaatsingen. De niet-elektrische fiets blijkt voor **72% van de gedigitaliseerde routes** het gebruikte transportmiddel te zijn.

Voor mijn verplaatsingen op dit moment ga ik voornamelijk ...



Transportgebruik routes

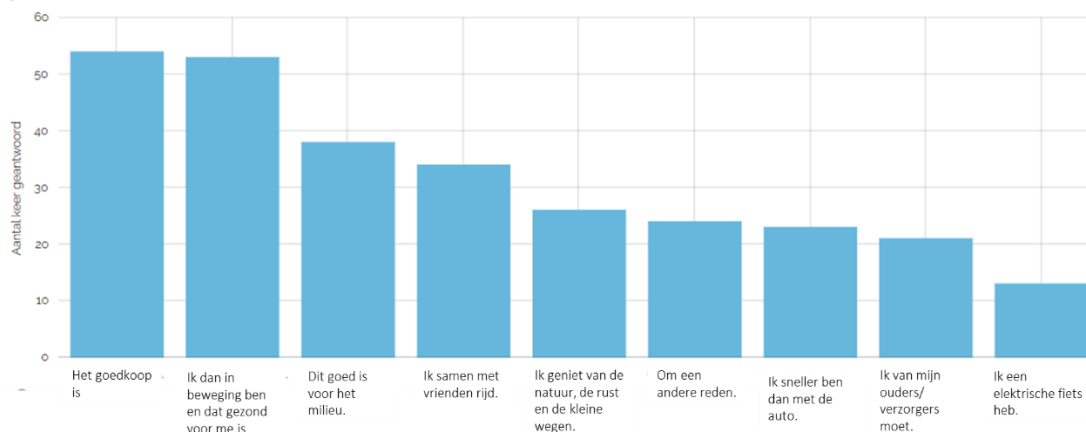


De algemene fietsveiligheid in Kortrijk wordt door de jongeren die de Fietstrack invulden, gescoord op 61%. Opvallend is het verschil in score tussen de fietsveiligheid langs wegen (70%) en de fietsveiligheid op kruispunten (56%). Uit het verdere onderzoek blijkt dat jongeren de fietsroutes in Kortrijk ervaren als veilig, maar **kruispunten en oversteekplaatsen als erg gevaarlijk en onduidelijk** percipiëren.

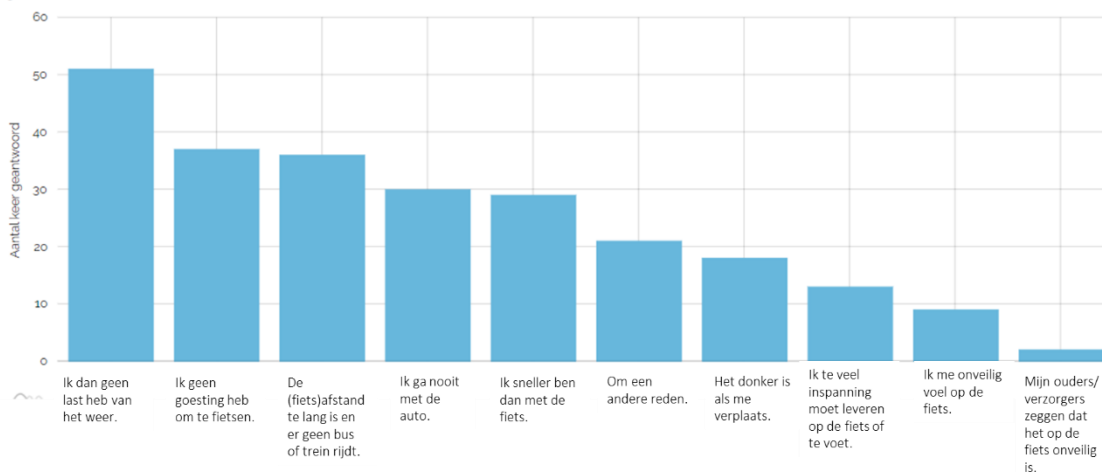


In de vragenlijst werd ook gepeild naar de **bewegredenen om te kiezen voor fiets of auto**. De fiets wordt door de jongeren vooral gekozen omdat 'het goedkoop is' en 'ik dan in beweging ben en dat gezond is voor me'. In de gesprekken met de focusgroepen gaven de jongeren aan dat een afstand tot maximaal 10 kilometer voor hen ideaal is om voor de fiets te kiezen. Een goed onderhouden fiets- of strade zet hen aan om meer te fietsen. Slechte weersomstandigheden, geen goesting om te fietsen en een te lange (fiets-)afstand zijn de bewegredenen van jongeren om met de auto te gaan.

Ik ga met de fiets omdat ...

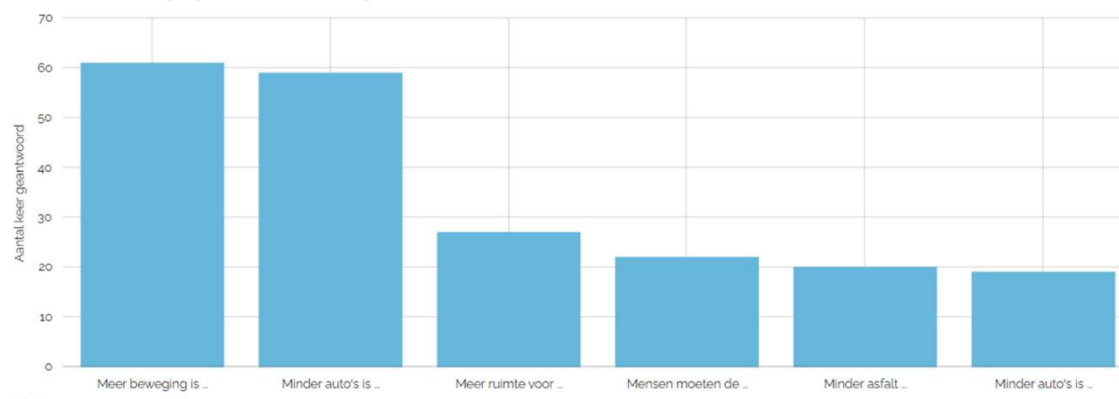


Ik ga met de auto omdat ...



Op de vraag waarom mensen minder de auto moeten gebruiken, antwoorden de jongeren voornamelijk 'meer beweging is beter voor de gezondheid' en 'minder auto's is veiliger en aangenamer voor fietsers en voetganger'.

Waarom zouden mensen volgens jou de auto minder moeten gebruiken?



Mobiliteitsconcepten

Net zoals het verkeer, beweegt mobiliteitsbeleid. De constante vernieuwingen laten regelmatig nieuwe vormen van mobiliteit ontstaan. Om enkele van deze innoverende ideeën mee te nemen in het inspraaktraject Jonge Wegweters werden er fiches met deze mobiliteitsconcepten opgemaakt.

De mobiliteitsconcepten in kwestie zijn:

- Hoppinpunt;
- Autodelen;
- Deelfietsen;
- Nachtervoer;
- Fietsostrade;
- Fietsstraat;
- Woonerf.

Elk fiche bevat een korte uitleg en omschrijving van het mobiliteitsconcept. Er zitten steeds foto's, en ander beeldmateriaal zoals eventuele logo's, toegevoegd. De fiches werden dan naar elke sessie meegenomen om de jongeren een beeld te geven van deze nieuwe mobiliteitsconcepten.

Stap 2 – Mobiliteitsbeleving: Sessie 1 – 24 oktober 2022

Fietstrack Analyse

De eerste inspraaksessie begon met de terugkoppeling van de Fietstrack-resultaten. De groep kreeg een selectie van de meest opvallende resultaten uit de Fietstrack voorgeschoteld. Verder lieten we de leerlingen ook de synthesekaart analyseren. We gingen in gesprek over wat er bij hen opviel. Zowel groene als rode straten én kruispunten werden besproken.

Wekkertocht

Tijdens de wekkertocht gingen we, in drie aparte groepjes, op pad om de mobiliteitsbeleving en ruimtelijke beleving op het terrein te bevragen en ondervinden. De routes werden samen met de studenten bepaald op basis van de Fietstrack. Elk groepje vertrok vanuit JC Tranzit, maar liep een ander traject. Hierbij moest één jongere per groepje een wekker opzetten. Telkens wanneer de wekker afging, moesten de jongeren een vraag beantwoorden over de verkeersomgeving waar ze zich op dat moment bevonden of een opdracht vervullen, zoals een gewenste verkeerssituatie tekenen met stoepkrijt. Als conclusie mochten de groepjes een filmpje opnemen waarin ze hun bevindingen als advies formuleerden aan de stad.



Belevingsronde

In de belevingsronde peilden we naar de algemene mobiliteitsbeleving van de jongeren. Hiervoor gebruikten we stellingen- en vragenkaartjes. De groep werd in kleinere groepjes verdeeld. Elk groepje kreeg een antwoordenblad en een stapeltje kaartjes. Bij elke stelling of vraag werden de algemene bevindingen op het blad genoteerd.

Na het gesprek, aan de hand van de kaartjes, probeerden de verschillende groepjes directe aanbevelingen voor het lokale bestuur te formuleren. Daarnaast gaven ze aan op welke interessante thema's ze nog dieper zouden willen ingaan tijdens het participatieproces.

Stap 3 – Toekomstvisie: Sessie 2 – 17 november 2022

Kritische Vragenronde

In de tweede sessie kwam mobiliteitsambtenaar Marina De Vet de jongeren te woord staan. Ze besprak enkele lokale mobiliteitscases, die mede door de jongeren geselecteerd werden door hun input tijdens de eerste inspraaksessie: kruispunt Menenpoort, het Pirroen en de Zwevegemsepoort. In haar toelichting vertrok Marina vanuit de principes van de 15-minutenstad en daagde de jongeren uit om mee te denken over mobiliteitsvraagstukken van vandaag en morgen.

Na de toelichting kregen de jongeren de ruimte om feedback te geven aan de mobiliteitsambtenaar. De jongeren kregen hierbij de opdracht om kritische vragen en bedenkingen bij de gekozen mobiliteitscase te noteren en zelf te beantwoorden alvorens met de mobiliteitsambtenaar in gesprek te gaan.



Droomoefening

De droomoefening bood de vrije ruimte aan de leerlingen om aan de slag te gaan met hun ideale mobiliteitsituatie. Marina stelde haar droom voor waarin zo veel mogelijk Kortrijkenaren de fiets zullen nemen. De jongeren gingen op zoek naar mogelijkheden en kansen in hun visionair toekomstbeeld.

Stap 4 – Aanbevelingen: Sessie 3 – 28 november 2022

Budgetspel

De derde sessie ging van start met het budgetspel. Er werden op voorhand projectfiches uitgeschreven met behulp van de mobiliteitsdienst. De projectfiches zijn een samenvatting van alle gewenste mobiliteitswijzigingen uit de eerste en tweede inspraaksessie. In het budgetspel moesten de jongeren een concreet, realistisch budget verdelen over de verschillende beleidsaanbevelingen en acties. Zo selecteerden ze de meest prioritaire projecten. Elk groepje vulde daarna op de projectfiches de uiteindelijke keuze en argumentatie in.



Mentimeter

Na het spelen van het budgetspel kregen de jongeren zes generieke aanbevelingen voorgeschoteld. Via Mentimeter.com kregen ze de opdracht om de aanbevelingen te rangschikken, waar bij de eerste voor hen de belangrijkste en zesde de minst belangrijk aanbeveling vormt.



Ambassadeur

Tot slot van sessie 3 werden de jongeren uitgedaagd om naast de adviezen aan de stad ook hun eigen aandeel en engagement uit te schrijven. Via de methodiek van de Ambassadeur maakten ze een opdeling tussen wat de stad kan doen, wat ze zelf kunnen ondernemen om bij te dragen aan de aanbeveling en hoe de school hierin een rol kan spelen.

Stap 5 – Dialoog & Deal: Voorstelling CBS – 19 december 2022

Na de drie inspraaksessies werd de groep uitgenodigd om hun resultaten voor te stellen aan het college van burgemeester en schepenen. De studenten bereidden de aanbevelingen aan het bestuur voor en goten de tekst in enkele activerende methodieken.

Cadeauboxen

Door de studenten werden de prioritaire aanbevelingen creatief verwerkt in cadeauboxen. De jongeren gaven deze cadeauboxen af aan de burgemeester of schepenen met de betrokken bevoegdheid. Daarna gingen ze samen in gesprek over de inhoud aan de hand van de materialen in de cadeaubox.

MobiliteitsEXPO

Daarna konden de aanwezige delegaties doorheen de ruimte wandelen om de andere aanbevelingen te ontdekken. De ruimte was omgebouwd tot een mobiliteitsexpo. In de ruimte stonden namelijk verschillende tafels waarop de aanbevelingen van de jongeren visueel werden voorgesteld. Aan elke tafel stonden enkele leerlingen die het project konden toelichten.

Jonge Wegweters Deal

Aan het einde van het dialoogmoment tussen het college van burgemeester en schepenen en de groep Jonge Wegweters werden de belangrijkste engagementen vanuit beide partijen op papier gezet en ondertekend in de vorm van een Jonge Wegweters Deal. Deze deal vormt een trigger voor het bestuur om de jongeren binnen de termijn van dit schooljaar een terugkoppeling te geven over hun aanbevelingen.



Resultaten en aanbevelingen

Jongeren vinden veilige en conflictvrije kruispunten prioritair.

Jongeren scoren de fietsveiligheid van kruispunten volgen de Fietstrack maar 56%. Logisch, reageren de jongeren, want “kruispunten zijn een nachtmerrie”. Uit het traject van Jonge Wegweters blijkt dat jongeren vragen om overzichtelijke en duidelijk leesbare kruispunten waarin elke weggebruiker een veilige plaats heeft.

“We voelen ons niet veilig bij een aantal kruispunten in Kortrijk. De Menenpoort, het Pirroen en de Zwevegemsepoort kwamen het vaakst aan bod in de drie sessies die we hebben gehad.” Jonge Wegweter, 18 jaar.

Menenpoort

Het Kruispunt aan de Menenpoort wordt door de jongeren als onoverzichtelijk en gevaarlijk gepercipiëerd:



“Aan de Menenpoort, komende van Heule, wil ik niet meer fietsen. Ik weet oprecht niet waar ik moet staan. Er is een stopstreep, en dan nog een fietsvak en nog een stopstreep, wel 5 stopstrepen achter elkaar. Ik blijf achteruit staan en dan komen alle kleine kinderen van Rhizo er voor staan. Ik heb het gevoel dat

ik altijd en overal in het midden van het kruispunt sta, en in de weg als auto's afslaan. Je kan er geen ronde doen, want daar is enkel voor voetgangers.”

De volgende oplossingen worden naar voren geschoven:

- Bij de Menenpoort is het zeer moeilijk om veilig links af te slaan voor zowel fietsers als auto's. Voor fietsers is het het meest veilig om twee keer over te steken. Er is voor de fietsers meer **duidelijkheid** nodig dat je in het midden bij de **voorsorteerstroken** kan stoppen om links af te slaan: *“De stad moet meer inzetten op een **duidelijk verschil tussen het autovak en het fietsvak**. Er zou in feite **geen instructieboekje nodig mogen zijn** bij een veilig kruispunt.”*
- De jongeren stellen voor om het autoverkeer helemaal te scheiden van het fietsverkeer: *“Misschien kunnen ze nadenken om in de toekomst te denken aan **ondergrondse autobanen**. Als alle auto's ondergronds zouden rijden is er meer plaats voor fietsers en voetgangers, dit geeft hun ook een veiliger gevoel.”*
- Maar ook een **andere verkeersregeling** op het kruispunt zou het al aangenamer kunnen maken: *“De oplossingen voor de toekomst zijn volgens ons vierkant groen en de tak voor tak regeling die aangehaald zijn door de mobiliteitsambtenaar.”*
- De stad kan ook inzetten op **alternatieve fietsroutes** en de bekendheid hiervan.

Pirroen

Het Pirroen is het kruispunt aan het VTI. Er zijn aan dit kruispunt recent aanpassingen gedaan om het veiliger te maken, maar deze worden niet voldoende gebruikt of als veilig ervaren. De aanpassingen zijn opstelzones. Maar doordat het een schuin kruispunt is, worden deze opstelzones niet gebruikt omdat het niet logisch is om deze te gebruiken.



“Aan het VTI is de rode zone voor fietsers onduidelijk. Er zijn geen aparte verkeerslichten voor fietsers. De combinatie is veel te druk wanneer het er toe doet voor fietsers.” Jonge Wegweter, 17 jaar.

De jongeren geven aan dat de campus van het VTI enkel langs de ingang van de Beekstraat toegankelijk is. De rest van de blok is gesloten. In de Beekstraat is het altijd heel druk en je moet er lang wachten.

“Vrienden met de auto parkeren aan de andere kant en moeten helemaal tot aan die ingang wandelen.” Jonge Wegweter, 17 jaar.

“Aan de Lage Kouter en Lange Beekstraat staan veel geparkeerde auto's, rijden veel auto's en dan daar nog tussen fietsen, het is er extra druk.” Jonge Wegweter, 16 jaar.

Daarom vragen de jongeren de omgeving ruimer te bekijken en te onderzoeken of de blok Athena/Builing/politie en scholensite niet beter ontsloten kan worden via **trage doorsteekjes**.

“Het is niet duidelijk dat je er door mag? Ik woon in die buurt. Als je niet weet dat het er is, is het niet duidelijk dat je er door mag.” Jonge Wegweter, 16 jaar.

Zwevegensepoort

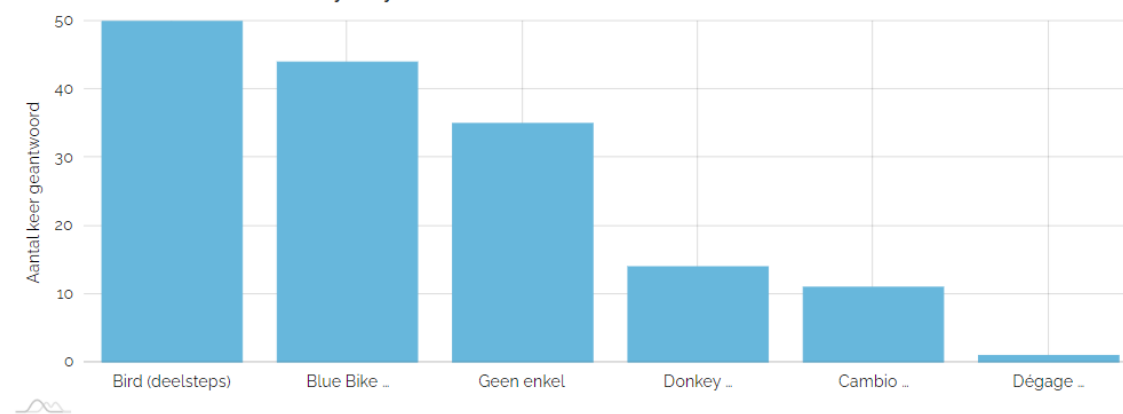
Voor de jongeren is het niet duidelijk hoe zij bij de Zwevegensepoort moeten fietsen.

“De manier waarop we moeten fietsen bij de Zwevegensepoort is niet duidelijk. Momenteel is het een gevaarlijke en onveilige situatie. Er gebeurt veel op dezelfde drukke plaats. Jonge Wegweter, 16 jaar”

- Bepaalde plaatsen op het fietspad zijn **tweerichtingsverkeer** en bepaalde niet. De jongeren weten niet waar het tweerichtingsverkeer stopt. *“Dit kan makkelijk opgelost worden met duidelijke verkeerborden en wegmarkeringen.”*
- Het zou beter zijn om **onder de brug geen dubbel fietspad** meer te maken. *“Want men moet afremmen in de korte bocht naar de tunnel van het station en daardoor ziet men de fietsers niet.” “Je fietst er blind.”*
- De jongeren stellen voor dat de Stad Kortrijk **verkeerstellingen** doet op dit kruispunt om zo de problemen beter te analyseren
- Een **bijkomend fietspad aan de Noordelijke zijde van de Spoorweglaan** vinden de jongeren het onderzoeken waard, maar tegenargumenten zijn de aanwezige parkeerplaatsen en de ruimte voor de aanpalende winkels.

Jongeren willen ook gebruik kunnen maken van deelmobiliteit, ook in de deelgemeenten.

Welke vormen van deelmobiliteit in Kortrijk ken je?



De jongeren gebruiken de verschillende vervoersmiddelen niet die worden aangeboden in deelmobiliteit. Dit heeft meerdere redenen:

- Deelmobiliteit is bij jongeren **onbekend**. Ze kennen de meeste opties niet. De deelsteps zijn bij de meeste jongeren wel bekend, maar vooral ook omdat deze als “ambetant” gezien worden, omdat ze in de weg staan.
 - De Stad Kortrijk kan deelmobiliteit **meer bekend maken**: *“Stad Kortrijk zou ons meer moeten informeren welke andere soorten deelmobiliteit er mogelijk zijn als we 18 plus zijn. Misschien meer in functie van het rijbewijs werken en ook eventueel testen van deelmobiliteit, het aanbod is nog vrijwel onbekend voor ons.”*

- Jongeren **onder de 16** mogen nog geen steps gebruiken. Ook al zouden ze dat dus willen, ze mogen nog niet.
- De meeste **jongeren hebben geen creditcard**, maar voor veel deelmobiliteiten is een Creditcard nodig.
 - De jongeren stellen een '**jongerenpas**' voor: *"Om van deelmobiliteit gebruik te maken hebben jongeren vaak een creditcard nodig. Op dit probleem hebben we een antwoord voorzien. Zo hebben we een idee om een jongerenpas of een mobiliteitspas in te voeren. Deze pas zou ervoor zorgen dat het gebruik maken van deelmobiliteit niet veel kost en erg toegankelijk is voor jongeren."*
- De meeste jongeren gebruiken de **fiets**. Dit is gratis en handiger dan deelmobiliteit.



Leer kinderen en jongeren meer over mobiliteit in of na de schooluren.

De jongeren vinden dat er meer gedaan kan worden om kinderen en jongeren te **leren over mobiliteitsthema's**. In hun eigen ervaring gaan de lessen nu niet verder dan het kennen van de basis verkeersregels. Het zou fijn zijn om meer te leren over **mobiliteitsconcepten** en de lessen kunnen ook een **focus** krijgen **rond Kortrijk** zelf. De lessen moet **actief en interactief** zijn, zodat je zelf ook iets kan doen en niet alleen moet luisteren. **Fiets- en wandeltochten** door Kortrijk zouden daarbij tof zijn. Zo kunnen jongeren leren over alternatieve en veilige routes om gevaarlijke kruispunten te vermijden. Verkeerseducatie zou terug moeten komen in de **eindtermen**. Verkeer blijft erg belangrijk en evolueert ook, waardoor er steeds **nieuwe verkeersregels en -situaties** **bijkomen**. *"Eigenlijk zou iedereen moeten blijven leren over mobiliteit."*

De jongeren splitsen de mobiliteitseducatie op:

- **Eerste graad:** Meer uitleg over de verkeerssituatie van Kortrijk. De leerlingen bezoeken en bespreken verschillende kruispunten.
- **Tweede graad:** De leerlingen krijgen meer inzichten over mobiliteit op provinciaal niveau. Welke fietsroutes bestaan er bijvoorbeeld? Ook leggen de jongeren de focus op de kennis die je nodig hebt om een brommerrijbewijs te halen.
- **Derde graad:** focus op de kennis die je nodig hebt voor het halen van het autorijbewijs.

De verdere invulling van de verkeerslessen kan verder bekeken worden. Zo was er met de jongeren de discussie of de lessen toegespitst moeten zijn op het behalen van het rijbewijs of dat de lessen een meer algemene inhoud krijgen die voor alle verkeersmodi belangrijk zijn.

Jongeren verplaatsen zich graag in een groene en gezonde omgeving.

De jongeren vinden het belangrijk dat er meer aandacht wordt besteed aan natuur en meer groenere plaatsen. Dit geeft hun tijdens een fietsrit meer rust en plezier

“Als je aan fietsen denkt door de stad, denk je aan fietsen met een licht briesje door je haar, de bloemen die je ruikt en de vogels die je hoort. Fietsen langs de Leie richting Harelbeke en Bissegem is hiervoor ideaal. Jonge Wegweters, 16 jaar.”

- Op veel plekken kun je al fietsen in het groen, maar zijn nog veel plekken waar het een stuk groener kan. Ook **ontmoetingsplekken** langsheen de routes raden de jongeren aan: *“Meer bomen, meer groen, meer pleintjes. Het is niet enkel goed voor de gezondheid en het milieu, maar ook voor het sociaal contact. We zouden meer ontmoetingsplaatsen kunnen aanleggen voor ouderen en jongeren doorheen de stad. Voor elk wat wils.”*
- Een autoluwe Grote Markt zou het centrum een stuk rustiger en groener kunnen maken: *“Een autoluwe omgeving op de markt vinden we ook belangrijk. Hoe meer plaats er om te kunnen chillen zonder veel drukte van auto's hoe beter.”*
- De tuinbouwschool kan hierbij helpen: *“De tuinbouwschool kan voor meer groen van de fietsroutes zorgen.”*

Jongeren willen graag betrokken worden bij het Kortrijkse beleid.

Jongeren zouden graag meer gehoord worden. De **stem van jongeren mag meer meegenomen worden** door de Stad Kortrijk. De jongeren geven aan dat ze het liefst bevroegd willen worden op een leuke en **interactieve manier**. Een enquête of een korte bevraging is minder aantrekkelijk voor de jongeren. Door een traject leer je meteen ook bij en kun je aan het einde ook een betere mening geven over onderwerpen.

*“Het project Jonge Wegweters is een **goed voorbeeld** hoe je jongeren kunt betrekken. Hier hebben we echt het gevoel dat we iets kunnen betekenen. Jonge Wegweter, 18 jaar.”*

Het project Jonge Wegweters is voor de jongeren een goed voorbeeld van jongerenparticipatie. Je adviseren de Stad Kortrijk om elk jaar zo'n traject te doen. Dit kan gaan over mobiliteit, maar het mag ook zeker over andere thema's gaan.

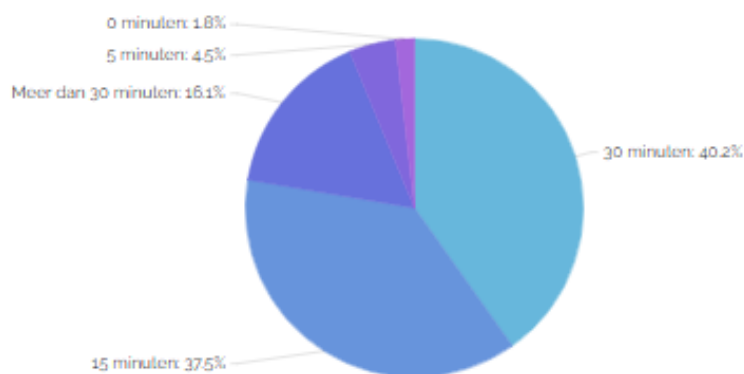
Jongeren zijn fan van kwalitatieve fietsroutenetwerken.

De jongeren geven aan de ze fan zijn van kwalitatieve fietsroutenetwerken. Ze vragen dan ook meer goed fietsroutes in Kortrijk.

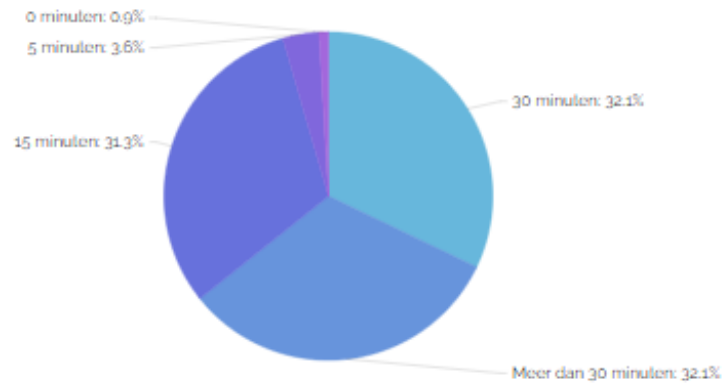
- Momenteel zijn er nog te veel wegen in Kortrijk met **fietsuggestiestroken**, jongeren vragen om deze zo veel mogelijk te vervangen door **volwaardige fietspaden**: *“Fietssuggestiestroken zijn gevaarlijk voor fietsers omdat auto’s dicht bij de fietsers rijden. Daarom zijn afgescheiden fietspaden beter.”*
- De jongeren vragen fietspaden waar je met twee naast elkaar kunt fietsen, zonder het andere verkeer te storen. Samen fietsen maakt het ook mogelijk dat jongeren elkaar motiveren om vaker de fiets te nemen: *“Alleen fietsen is veiliger, want met twee naast elkaar is vervelend (toeterende auto’s en zelf vervelend vinden). Met vrienden fietsen is fijn om sociaal contact te houden.”*
- Op bestaande fietspaden zijn er ook nog verbeterpunten. Jongeren vinden de snelle **speedpedelecs** gevaarlijk. Ook de **bladeren** op het fietspad maken het **glad** en gevaarlijk: *“Fietspad aan AZ van Pot- telberg is een goed fietspad, de fiets-o-strade. Maar toch gevaarlijk met speedped, bochten groter maken en bladeren kuisen. Stad moet meer ruimen. Ook onder de bomen richting Zwevegem.”*
- Een concreet voorbeeld waar een volwaardig fietspad kan worden aangelegd is de **Condredreef**: *“Langs de Condredreef tot aan de Leie passeren veel leerlingen. Ons voorstel is om een fietsostrade aan te leggen. Dit is veiliger en men moet geen verkeerslichten passeren. Dankzij de fietsostrade zouden voetgangers en fietser ook niet meer in contact komen met auto’s.”*
- Fietsers kunnen **beter geïnformeerd** worden over leuke en groene fietsroutes: *“Vaak gebruiken mensen de fietsostrades niet omdat ze niet weten tot waar deze leiden. Het zou goed zijn om dan bordjes te hebben.”*

In de algemene vragenlijst van de Fietstrack werd bevraagd hoe lang jongeren **maximaal bereid zijn om te fietsen** naar school, naar hun vrijetijdsactiviteiten en als ze uitgaan.

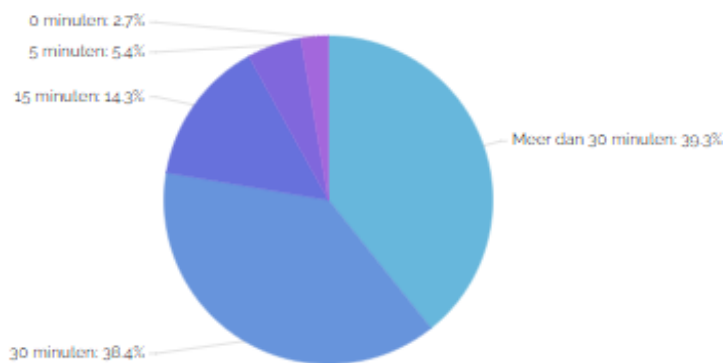
Hoe lang ben je maximaal bereid om te fietsen naar school?



Hoe lang ben je maximaal bereid om te fietsen naar je vrijetijdsactiviteiten (zoals hobby's, shoppen of andere ontmoetingsplekken)?



Hoe lang ben je maximaal bereid om te fietsen als je uitgaat?



Informeer jongeren op hun maat als er wegenwerken zijn.

In Kortrijk zijn er veel wegenwerken. De jongeren begrijpen dat de werken moeten gebeuren, maar de uitvoering belemmert hun fiets- of wandelroute. De alternatieve routes zijn niet goed aangegeven, de verkeerssituatie wordt er onveilig. Jongeren vragen om beter geïnformeerd te worden over aankomende werken en de alternatieve routes via hun kanalen en in hun directe leefwereld.

Een goed voorbeeld zijn de werken aan de Appel, waar het door de drukke verkeerssituatie niet veilig is voor de zachte weggebruikers. De werken duren erg lang en de jongeren weten niet waar ze meer info over de werken kunnen terugvinden.

Meer en slimme verlichting in Kortrijk.

Jongeren vragen de Stad Kortrijk om meer in te zetten op slimme verlichting. De jongeren geven aan dat er op veel plekken te weinig verlichting is. Ze voelen zich op deze plekken onveilig. Zeker wanneer je terugkeert van een fuif.

“Ik vind het echt noodzakelijk, voor de veiligheid en ook het ecologische aspect. Ik zou graag verlichting willen die aangaan met een sensor. Of bij in de grond bij een zebrapad. De oude ‘gele’ zou ik vervangen door energiezuinige lichten. Bijvoorbeeld in de straat richting Heule, de Wolvenstraat en het Blauwe Poortpark.” Jonge Wegweter, 16 jaar.

De Stad Kortrijk kan meer jongeren aanspreken via toffe social media kanalen.

De jongeren zien nog wel verbetering in de communicatie van de Stad Kortrijk naar jongeren toe. De social mediakanalen zijn niet aangepast aan de jongeren. De Instagrampagina kan veel interactiever. Veel jongeren zitten op Tiktok, ook hier kan de Stad Kortrijk meer op inzetten. Door op een leuke manier te communiceren kan de Stad Kortrijk zo veel meer jongeren bereiken.

“De Instagram van de Stad Kortrijk is niet voor ons bedoeld. Die kan veel interactiever worden en meer aangepast voor jongeren. Een soort van nws.nws.nws maar dan van de stad.” Jonge Wegweter, 17 jaar.

Maak voetpaden toegankelijk voor iedereen.

De Stad Kortrijk zou voor iedereen toegankelijk moeten zijn. Ook voor jongeren of ouderen die slecht ter been zijn of ouders die hun kind vervoeren met een kinderwagen. Veel voetpaden zijn zeer ontoegankelijk. Jongeren hebben hier oog voor en vragen aan de Stad Kortrijk om alle voetpaden toegankelijk te maken voor iedereen.

Over het voetpad op de Beheersstraat: *“Kijk hier liggen de voetpaden er schots en scheef bij. Daar kun je moeilijk stappen.”*



Meer bussen en vervoer op maat naar de VIVES Hogeschool.

De meeste jongeren gebruiken de fiets en dus niet het openbaar vervoer. De studenten van de VIVES Hogeschool nemen wel vaak de bus, en deze bussen zitten vaak erg vol tijdens de spitsuren. De studenten vragen dan ook om meer of langere bussen in te zetten op de verbinding van het station naar de Hogeschool. Ook kan er ingezet worden op vervoer op maat, door bijvoorbeeld meer deelfietsen aan te bieden voor studenten.

Jongeren willen veilige oversteekplaatsen in de stad.

Buiten de Kortrijkse kruispunten verwijzen de jongeren regelmatig naar onveilige plaatsen om over te steken tussen het drukke gemotoriseerde verkeer.

“Over de Menenpoort, in de Noordstraat staan er files richting centrum maar in de andere richting rijden de auto’s door. Het is moeilijk om naar links te draaien in de Hendrik Baeyerstraat. Als ik ooit niet op school ben, lig ik daar! Maar ik ben het gewend. Aan de Rijselstraat is echt het vaagste kruispunt. Niemand weet wanneer je op het kruispunt bent. In de Oude-Vestingstraat blokkeren auto’s aan beide kanten het zicht. Daarna moet ik rechtdoor rijden, maar sta ik in het midden van de weg. Jonge Wegweter, 18 jaar.”



Minister Tacklaan: “Op deze weg is het druk en rijden auto’s heel agressief. Er is maar één oversteekplaats aan het station waar auto’s snel rijden. In de Bloemistenstraat ben je terug uit de danger zone.”



Jongeren vragen aandacht voor hun noden bij de uitbouw van Hoppinpunten.

Tijdens de train-de-trainer met de studenten sneden we het thema Hoppinpunten aan. De jongeren zien heel wat kansen in de inrichting en uitbouw van Hoppinpunten in Kortrijk en gaven enkele concrete suggesties.

- Bij de inrichting van een Hoppinpunt wensen jongeren een handige automaat, fietsenstalling en duidelijke berging voor steps, een bushalte, veel deelmobiliteit, ... aan plaatsen waar jongeren zijn (bijvoorbeeld cultuurcentrum of Vives). Een Hoppinpunt mag volgens de studenten ook de sociale cohesie bevorderen.
- De Hoppin-app moet gebruiksvriendelijk zijn voor zowel gsm als op infoborden ter plaatse. Net zoals op Google Maps willen ze dat de meest ecologische optie voor je verplaatsing wordt weergegeven zodat ze bewust kunnen kiezen voor de meest duurzame mogelijkheid.
- Om potentiële gebruikers aan te spreken is een tutorial op de automaat belangrijk. Mensen moeten gesensibiliseerd worden om er gebruik van te maken en getoond hoe de diensten van een Hoppinpunt werken. Ook moet de mogelijkheid er zijn om routes af te printen.
- Om de mogelijkheden van een Hoppinpunt toegankelijk en betaalbaar te houden voor jongeren, stellen de studenten voor om een 'Hoppin-abonnement' te ontwikkelen. Dit abonnement kan gekoppeld worden aan de 'Jongerenpas'. Ze hopen dat NMBS, De Lijn en alle lokale aanbieders hiervoor kunnen samenwerken.
- Tot slot suggereren ze via Hoppinpunten de kans te grijpen voor nachtvervoer waarin vooral treinen en deelfietsen de nacht door blijven rijden

Slotwoord

Deze beleidsaanbevelingen geven rechtstreeks de **resultaten van het participatietraject** weer. Het zijn dus geen concrete, technische vertalingen naar bijvoorbeeld infrastructuur. Het doel van het actieprogramma Jonge Wegweters is dan ook om een toolbox te ontwikkelen om het verplaatsingsgedrag van jongeren in kaart te brengen en hun mobiliteitsbeleving en visie op mobiliteit te integreren in het lokale mobiliteitsbeleid. Jongeren hebben een bepaalde beleving in het verkeer. **Kennis van die beleving** is nodig om in te kunnen spelen op de noden en wensen van jongeren om hen te stimuleren in het maken van autonome verplaatsingen en de mogelijkheid te geven om te kiezen voor duurzame mobiliteit.

Wij willen enkele personen uitdrukkelijk **bedanken** voor het succesvolle participatietraject in Kortrijk. Te beginnen met de **VIVES-studenten** die binnen het vak savo, begeleid door **Marian Dierckx**, kozen voor het project Jonge Wegweters. Ook de jongeren van de **kerngroep** gaven hun oprechte stem rond hun persoonlijke beleving tijdens de inspraaksessies. Verder willen wij graag **Hannes Vanmeenen**, programmaregisseur, en **Marina de Vet**, mobiliteitsexpert, van harte bedanken voor de praktische én inhoudelijke ondersteuning. Tot slot bedanken wij het **college van burgemeester en schepenen, AWW** en alle andere betrokkenen die hebben bijgedragen tot het participatietraject Jonge Wegweters in Kortrijk.