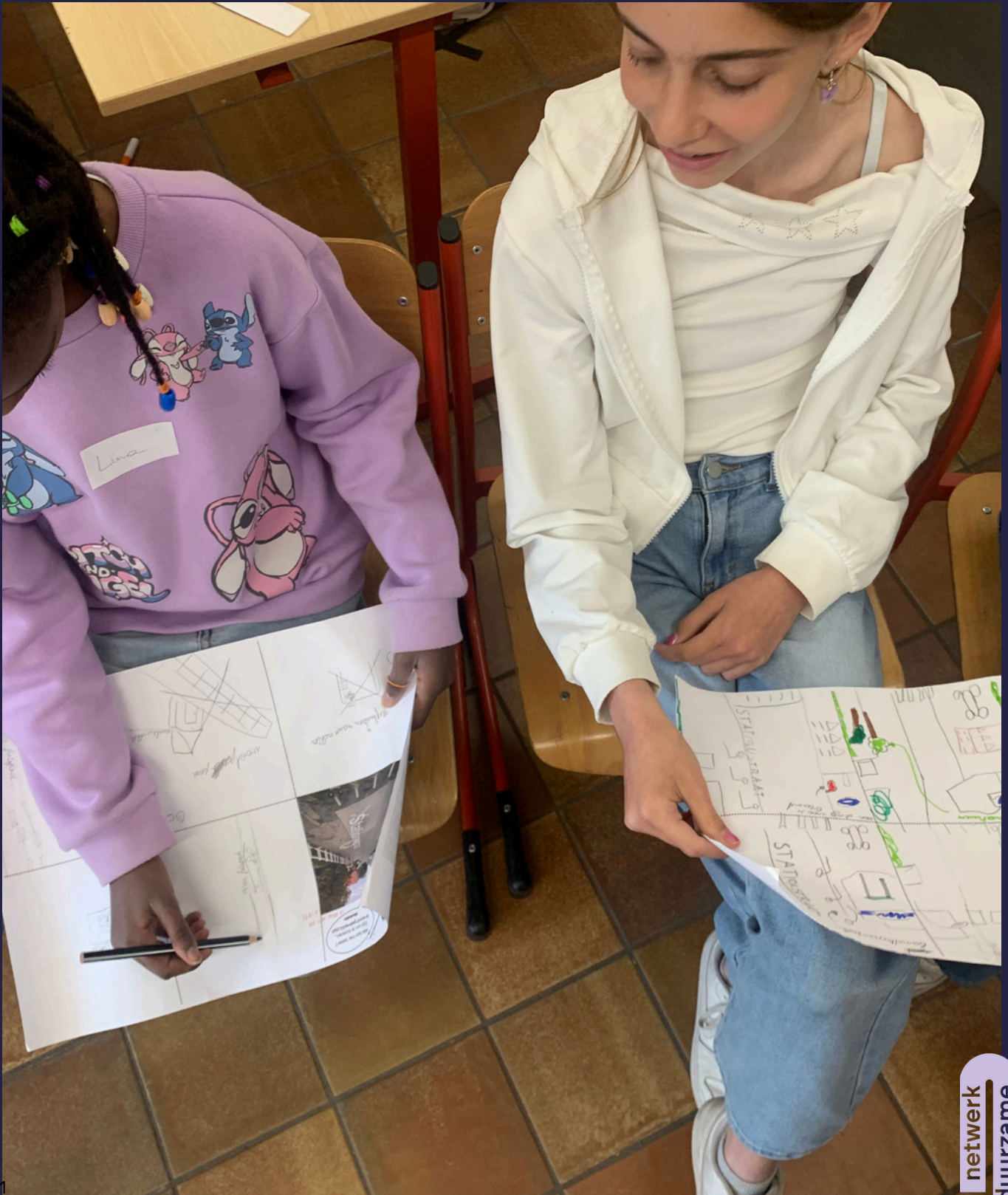


MobiMaatwerkers Rapport lokaal traject Herzele



Voorwoord

Met het project MobiMaatwerkers biedt Netwerk Duurzame Mobiliteit samen met de projectpartners Trage Wegen vzw, SOLVA, Way To Go en Avansa Centraal-Vlaanderen een antwoord op de uitdagingen die er zijn op vlak van mobiliteit in de Vlaamse Ardennen. We brengen bedrijven, burgers, organisaties en gemeentebesturen bij elkaar om samen te werken aan concrete oplossingen voor mobiliteit in de plattelandscontext van de Vlaamse Ardennen. Bottom-up versterken we de landelijke dorpskernen van de regio en zorgen we voor voldoende en efficiënte duurzame mobiliteit van de mensen die er wonen. Heel concreet leveren we met drie gemeentelijke werkbanken in Herzele, Oosterzele en Zottegem een mobiliteitsoplossing op maat af.

In dit rapport bundelen we de verworven inzichten van het lokaal traject in Herzele en formuleren we concrete aanbevelingen voor beleidsmakers. We vullen aan met goede praktijken als inspiratiegids voor verdere stappen die de gemeente wil zetten rond duurzame mobiliteit.

Het traject in Herzele focust op de manier waarop kinderen en jongeren zich naar school en andere bestemmingen verplaatsen. In overleg met het gemeentebestuur van Herzele werd, na de gemeenteraadsverkiezingen van 2024, gezamenlijk beslist om hierop in te zetten. Ook werd beslist de focus te leggen op de grote sprong - de leeftijd waarbij kinderen en jongeren van het zesde leerjaar de grote sprong maken naar het eerste middelbaar. Dit is een belangrijk moment waarbij ouders hun kind meer zelfstandigheid en vrijheid geven wanneer ze zich verplaatsen naar school, hobby's en andere buitenschoolse activiteiten. Dit rapport is het resultaat van klasgerichte bevestigingen in het zesde leerjaar van vijf basisscholen in Herzele (110 leerlingen), in het eerste middelbaar van één school, een OKAN klas (tien leerlingen) en een online bevestiging aan hun ouders (veertig respondenten).





Projectpartners



Netwerk Duurzame Mobiliteit

Promotor

Contactpersoon: Tine Pillaert

tine@duurzame-mobiliteit.be



SOLVA

Copromotor

Contactpersoon: Emilie De Witte

emilie.de.witte@so-lva.be



Gemeente Herzele

Contactpersoon: Evi Baeyens (schepen van mobiliteit)

evi.baeyens@herzele.be

Contactpersoon: Karel De Coensel (mobiliteitsambtenaar)

karel.decoensel@herzele.be

Deelnemende scholen:



VBS Herzele



GBS De Kersentuin



GBS 't Essenhofje



VBS Sint-Katrien Steenhuize



VBS Hillegem



Atheneum Herzele



Sint-Paulus

Met de steun van:



Medegefinancierd door
de Europese Unie

provincie
Oost-Vlaanderen



Inhoud

1. Projectomschrijving	6
Doelstellingen MobiMaatwerkers	7
Participatiecontinuüm	8
Double Diamond	9
2. Participatief traject deel 1: definieer het juiste probleem	10
2.1 Klasgerichte bevestigingen zesde leerjaar	10
2.2 Online ouderbevestiging	18
2.3 Proefwandeling met eerste middelbaar op terrein	20
> Goede voorbeelden - naar een schoolomgeving voor strappers	
3. Participatief traject deel 2: oplossing op maat	24
3.1 Routes in kaart brengen	24
3.2 Aftoetsen van de kaart met de ouderraad	31
4. Resultaat	32
5. To do's	35



1. Projectomschrijving

De Werkbank Herzeelse Dorpen is een lokaal traject uitgevoerd door Netwerk Duurzame Mobiliteit, in samenwerking met SOLVA.

Basisbereikbaarheid wordt momenteel als concept uitgerold in Vlaanderen. Het idee van basismobiliteit, waarbij elke Vlaming in woongebied recht heeft op een bushalte op maximaal 750 meter van de voordeur, werd vervangen door een robuust netwerk van OV-verbindingen dat bereikbaarheid garandeert. Hierbij komt er een grotere verantwoordelijkheid bij de burgers en bij lokale overheden te liggen om de lokale eerste en laatste kilometer(s) tot dat OV-netwerk te organiseren.

Op 6 januari 2024 lanceerde De Lijn haar nieuwe dienstregeling die een grote stap is bij de invoering van het concept basisbereikbaarheid. De invoering maakt duidelijk dat er nog een enorme uitdaging ligt op het lokaal niveau om bottom-up samen met burgers, overheden en andere stakeholders na te denken over duurzame mobiliteitsoplossingen op maat.

Met het project MobiMaatwerkers willen we een grote groep van besturen en organisaties inspireren en motiveren om zelf actie te ondernemen op vlak van duurzame mobiliteit in de Vlaamse Ardennen. Tegelijk willen we vanuit de Vlaamse Ardennen het initiatief nemen naar het zoeken van oplossingen rond innovatief vervoer op maat op het platteland. Met ons project willen we aantonen dat een bottom-up aanpak van basisbereikbaarheid cruciaal is om van deze top-down bedachte oplossing ook op het meest lokale niveau een succes te maken. Vanuit het geloof in de kracht van lokale gemeenschappen en de opschaalbaarheid van lokale good practices biedt dit Leaderproject een sterke basis om met dit project een wezenlijk verschil te maken binnen deze thematiek.

Doelstellingen MobiMaatwerkers

1. Het versterken van landelijke kernen in de Vlaamse Ardennen door de organisatie van bottom-up samenwerking en kennisuitwisseling op het lokale niveau tussen lokale besturen, middenveldorganisaties, andere soorten organisaties, bedrijven en burgergroeperingen.
2. Het opzetten van drie pilootprojecten op Vervoerregioniveau dat invulling geeft aan de maatschappelijke uitdagingen op vlak van duurzame mobiliteit in het kader van basisbereikbaarheid in een landelijke context.
3. Het definiëren van de middenveldsrol in de vervoerregiowerking. Het versterken van samenwerkingsverbanden in de QuadrupleHelix van Overheid, academische instellingen, het middenveld als vertegenwoordiger van de burgersamenleving en het bedrijfsleven.

Dit lokaal traject in Herzele sluit aan bij de eerste en tweede doelstelling.



maatschappelijke vijfhoek

Participatiecontinuüm



Bottom-up mobiliteitsoplossingen op maat bedenken vraagt om een doordachte en contextgerichte aanpak van participatie. Participatie kan op veel verschillende manieren. Wanneer is participatie een goed idee en wanneer niet? En hoe ziet die er dan uit? Netwerk Duurzame Mobiliteit ontwikkelde het participatiecontinuüm voor ruimte- en mobiliteitsbeleid. De meeste participatieprojecten beperken zich niet tot één participatievorm of tot een vaste volgorde.

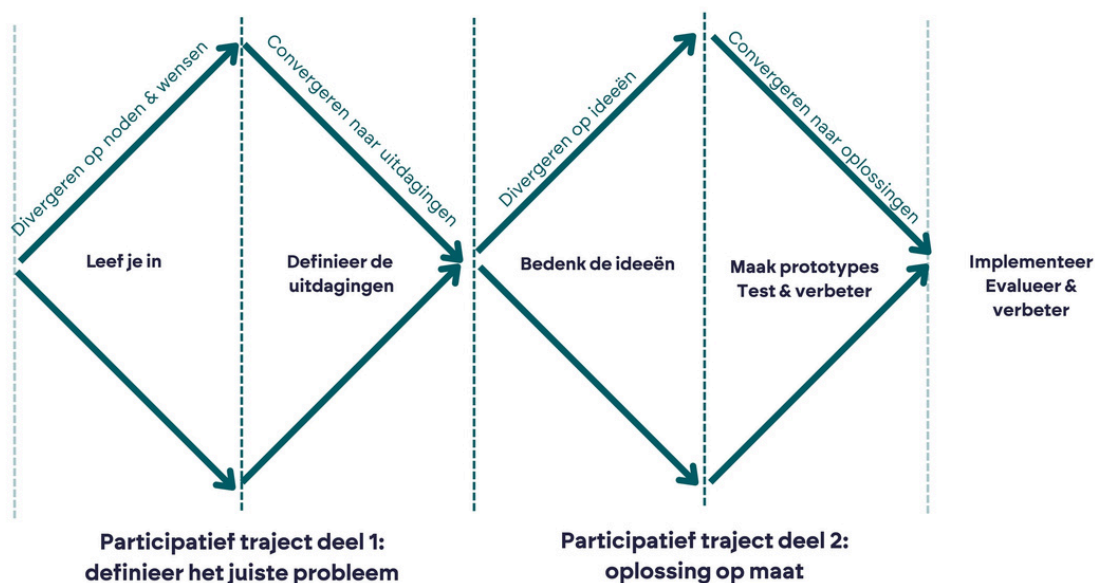
Dēmos, onderdeel van Publiq, ontwikkelde het participatiecontinuüm met het oog op participatie van mensen in kwetsbare situaties in vrije tijd en vrijetijdsbeleid. Ze vertrokken vanuit de participatieladder van Sherry Arnstein (1969) die verschillende participatievormen ordent van laag naar hoog: van informatie over inspraak tot samenwerking. Arnstein begint nog lager en neemt vormen van schijnparticipatie mee: manipulatie en decoratie. Dēmos besloot de ladder plat te leggen. Zo benadrukken ze dat deelnemen even waardevol is als deelhebben. Het uitgangspunt daarbij is dat niet iedereen altijd de meeste zeggenschap wil. Ook toont Dēmos met het continuüm dat het niet om een stappenplan gaat, maar om verschillende vormen die door elkaar kunnen georganiseerd worden. Dēmos breidde hun ladder bovendien uit. De originele ladder beperkt zich tot vormen van (mee)beslissen, terwijl manieren van (mee)doen ook vormen van participatie zijn. Hun participatiecontinuüm over vrijetijdsparticipatie vertaalden wij naar een participatiecontinuüm in mobiliteitsbeleid. Meer info en goede voorbeelden lees je [via deze link](#) in onze publicatie Notenkraaker#2: Participatie en mobiliteit of scan de onderstaande QR-code.



Lees meer over de publicatie
Notenkraaker #2: Participatie en mobiliteit

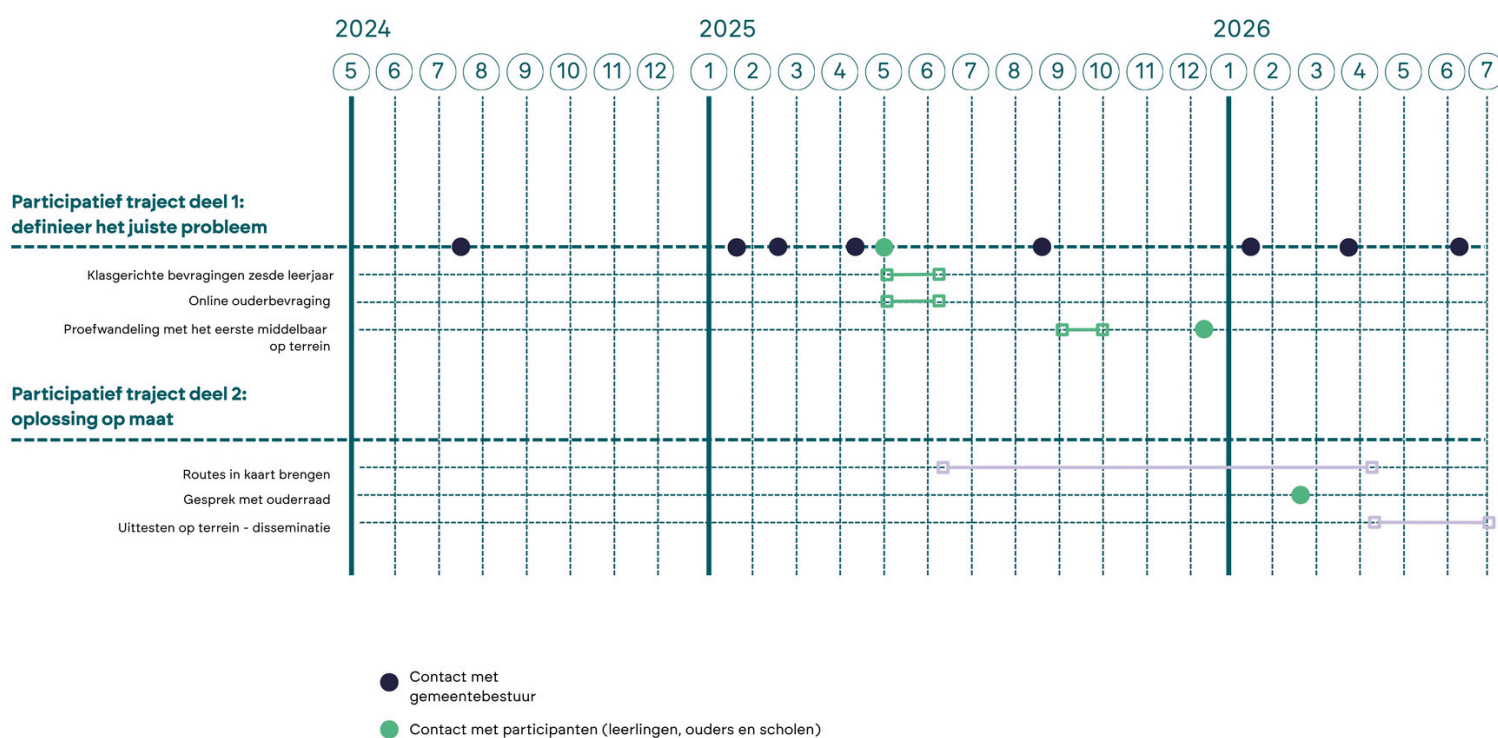
Binnen dit lokale traject in Herzele kozen we voor klasgerichte bevestigingen, gesprekken en terreinonderzoek samen met de leerlingen, zodat we konden vertrekken vanuit de leefwereld van kinderen en jongeren zelf. Aanvullend organiseerden we een online bevestiging bij ouders, om ook hun perspectief mee te nemen in het verhaal. Dit lokaal traject situeert zich tussen informeren en inspraak geven.

Double Diamond

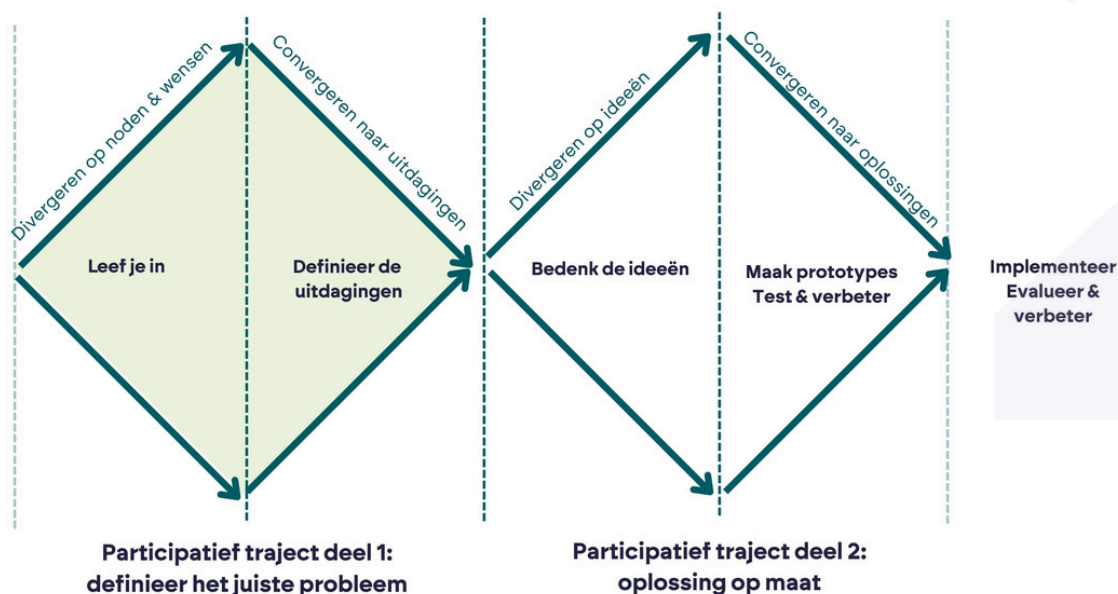


We werken volgens het principe van de Double Diamond, een methode uit de Design Thinking-discipline, ontwikkeld door de British Design Council. Deze methode visualiseert het creatieve proces aan de hand van twee 'diamanten': eerst wordt de blik verruimd en verdiepen we ons in de context om tot een heldere probleemstelling te komen. Daarna ontwikkelen, testen en implementeren we ideeën, waarna we ze evalueren en verder verfijnen.

Tijdslijn



2. Participatief traject deel 1: definieer het juiste probleem



We gebruiken verschillende participatiemethodieken en gaan in gesprek met diverse actoren om burgers actief te betrekken bij het ontwerpproces. Zo komen we tot een gedragen en sterke output. Door kinderen, jongeren en hun ouders expliciet te betrekken, geven we beleidsparticipatie op een kwalitatieve manier vorm in de praktijk.

2.1 Klasgerichte bevestigingen zesde leerjaar

Wat & waarom

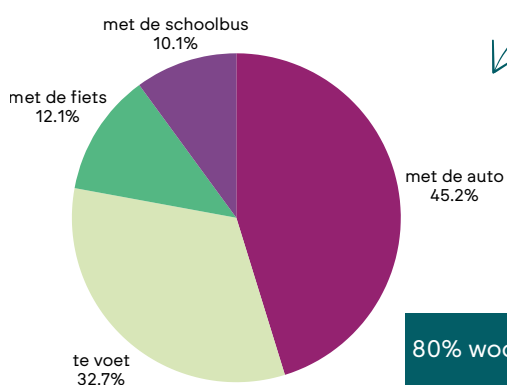
In mei en juni 2025 trokken we naar vijf lagere scholen in Herzele om met leerlingen van het zesde leerjaar in gesprek te gaan over hun verplaatsingsgedrag en hoe ze dit beleven. De sessies combineerden onderzoek en educatie: we bevroegen niet alleen de leerlingen, maar creëerden ook een leermoment rond verkeer, mobiliteit en hun eigen beleving hiervan.

Tijdens het eerste luik onderzochten we samen hoe leerlingen zich verplaatsen naar school en andere bestemmingen. Via gesprekken en bevestigingen brachten we hun dagelijkse routes in kaart en gingen we na wat zij onderweg als aangenaam of moeilijk ervaren. De leerlingen vertaalden hun ervaringen in tekeningen en tekst. Zo voegden ze een persoonlijke en kwalitatieve laag toe aan de cijfers en modellen die mobiliteitsonderzoek vaak domineren. Daardoor kregen we meer inzicht in hun noden, mogelijkheden en verwachtingen.

In het tweede luik kregen verbeelding en creativiteit alle ruimte. De leerlingen tekenden stap voor stap hoe verschillende plekken in Herzele eruit zouden kunnen zien als alles mogelijk was. Met een flinke dosis fantasie en 'toverkracht' ontwierpen ze hun ideale publieke ruimte en dachten ze na over hoe straten, pleinen en routes in Herzele veiliger, aangener en aantrekkelijker kunnen worden voor iedereen.

Hoe gaan leerlingen van het 6e leerjaar naar school in Herzele?

Bevraagd in de klassen



het meest gekozen vervoersmiddel

20-40% wisselt af tussen auto en fiets/te voet

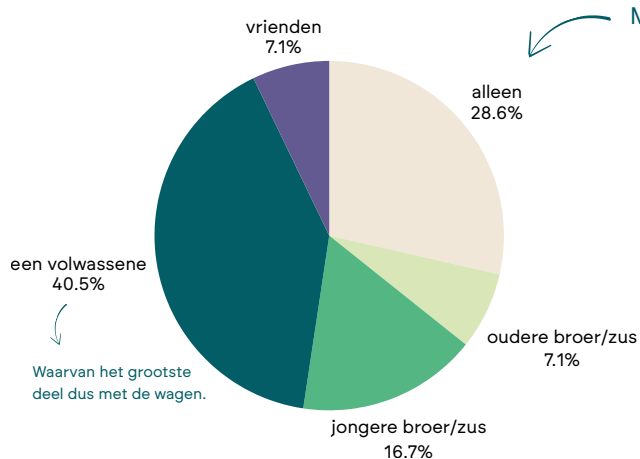
tussen 30 en 50% (varieert tussen scholen)

80% woont op minder dan 5 kilometer van de school.

Kinderen gaan **vaker met de auto naar hobby's** dan naar school door langere afstanden, 's avonds te donker, krappe timing en te ingewikkeld door ketenverplaatsingen.

Hoe gaan leerlingen naar school in Herzele?

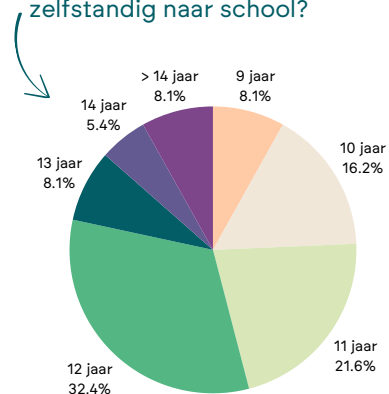
Bevraagd in de ouderbevraging (zie hoofdstuk 2.2)



Waarvan het grootste deel dus met de wagen.

Met wie gaat het kind nu naar school?

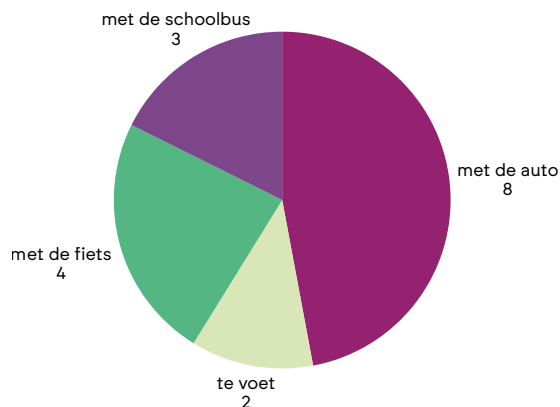
Vanaf welke leeftijd mag het kind zelfstandig naar school?



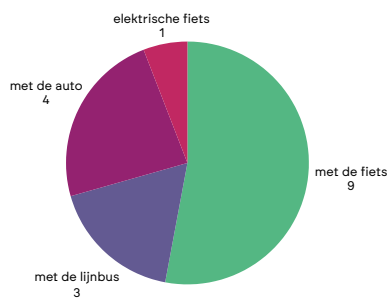
Cijfers uit de ouderbevraging komen overeen met de peiling in de klas.

GBS 't Essenhofje (Sint-Lievens-Esse)

Hoe ga je meestal naar school?



Hoe gaan de kinderen volgend jaar naar het 1e middelbaar gaan?



Dit vind ik leuk op mijn weg naar hobby's, sport, vrienden,...



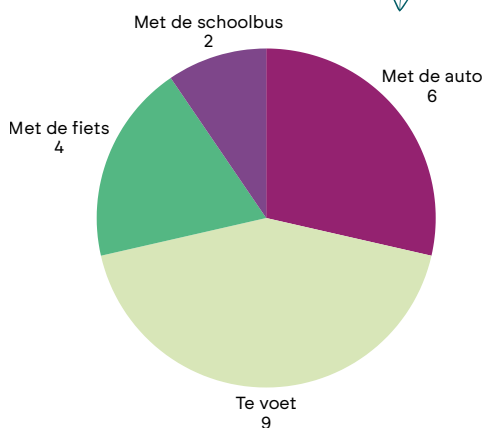
Dit vind ik niet leuk op mijn weg naar hobby's, sport, vrienden,...



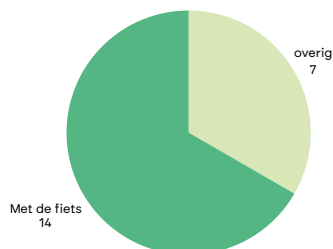
GBS De Kersentuin (Herzele)

Hoe ga je meestal* naar school?

(*) Soms gaven kinderen aan even vaak met auto en met fiets te gaan, of met auto afgezet te worden bij grootouders en verder te voet te gaan, of gescheiden ouders te hebben en dus twee trajecten, of dat ze in de winter vaker met auto gaan. We namen een gemiddelde dat het meest duidelijke beeld geeft van de klas.



Hoe gaan de kinderen volgend jaar naar het 1e middelbaar gaan?



Dit vind ik niet leuk op mijn weg naar hobby's, sport, vrienden,...

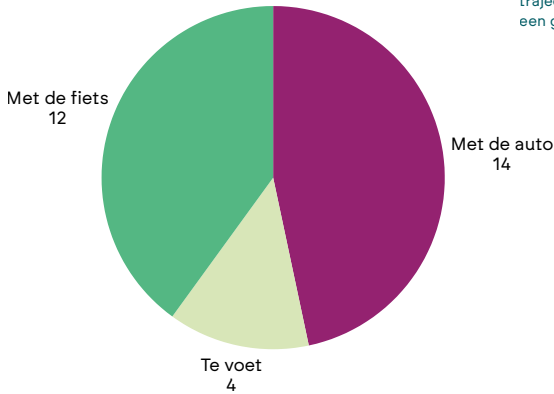


Dit vind ik niet leuk op mijn weg naar hobby's, sport, vrienden,...



Hoe ga je meestal naar school?

(*) Soms gaven kinderen aan even vaak met auto en met fiets te gaan, of met auto afgezet te worden bij grootouders en verder te voet te gaan, of gescheiden ouders te hebben en dus twee trajecten, of dat ze in de winter vaker met auto gaan. We namen een gemiddelde dat het meest duidelijke beeld geeft van de klas.



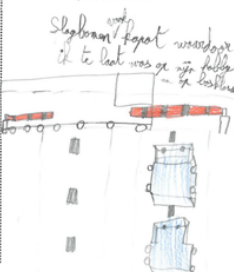
Dit vind ik **niet** leuk op mijn weg naar hobby's, sport, vrienden...



Dit vind ik **leuk** op mijn weg naar hobby's, sport, vrienden...



Dit vind ik **niet** leuk op mijn weg naar hobby's, sport, vrienden...



Dit vind ik **leuk** op mijn weg naar hobby's, sport, vrienden...

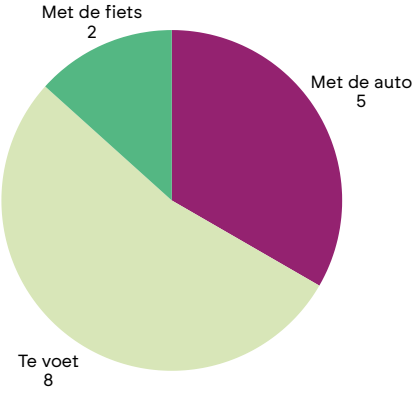


Dit vind ik **niet** leuk op mijn weg naar hobby's, sport, vrienden...

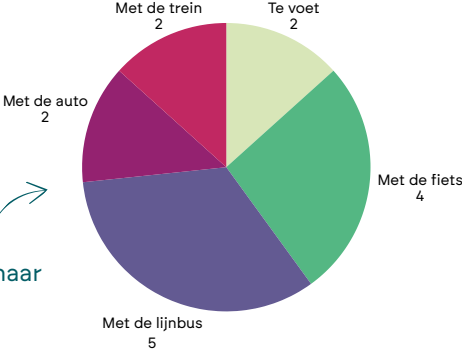


Hoe ga je meestal naar school?

(*) Soms gaven kinderen aan even vaak met auto en met fiets te gaan, of met auto afgezet te worden bij grootouders en verder te voet te gaan, of gescheiden ouders te hebben en dus twee trajecten, of dat ze in de winter vaker met auto gaan. We namen een gemiddelde dat het meest duidelijke beeld geeft van de klas.



Hoe gaan de kinderen volgend jaar naar het 1e middelbaar gaan?



Dit vind ik **leuk** op mijn weg naar school



Dit vind ik **leuk** op mijn weg naar hobby's, sport, vrienden...



Dit vind ik **niet** leuk op mijn weg naar hobby's, sport, vrienden...



Wat maakt de rit naar school aangenaam?

Volgens de leerlingen

- Samen zijn met **vrienden**.
- Een **rustige omgeving**, om wakker te worden of je hoofd leeg te maken.
- 's Ochtends **zelfstandig**, flexibel (en zo laat mogelijk) kunnen vertrekken.
- **Tijd hebben** na school om nog even te blijven plakken.
- Duidelijke verkeerspunten met **vlotte doorgang**.

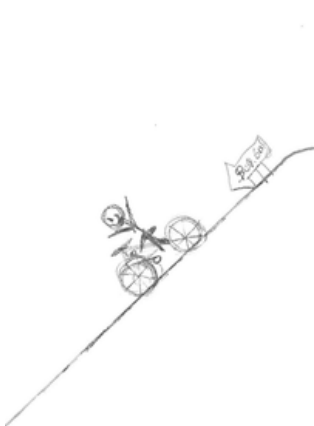
Dit vind ik leuk op mijn weg naar hobby's, sport, vrienden,...



Dit vind ik leuk op mijn weg naar hobby's, sport, vrienden,...



Dit vind ik leuk op mijn weg naar school



Dit vind ik leuk op mijn weg naar school



Dit vind ik leuk op mijn weg naar school



Dit vind ik leuk op mijn weg naar hobby's, sport, vrienden,...



Volgens hun ouders

- **Zelfstandig** naar school kunnen met de fiets of te voet, om niet tijdsafhankelijk te zijn.
- Een **rustige, duidelijke en vlotte** verbinding.
- **(Sociaal) veilig** verkeer en omgeving.

"Alle kleine binnenwegen zijn zalig."

"Het kunnen vermijden van de drukke baan of aanwezigheid van een fietspad."

"De nieuwe fietspaden."

"De veiligste en rustigste route."

"Waar een apart fietspad is."

"Binnen onze woonwijk, aan de burcht."

"Geen, ze ervaart niets als comfortabel."

Waarom gaat 50% dan toch met de auto?

Gevoel dan onveiligheid

- Ouders spreken over onveilige **infrastructuur**, onveilig **rijgedrag** van automobilisten en onveilig rijgedrag van **eigen kind**.
- Kinderen gaven niet spontaan 'veiligheid' aan als reden, uitgezonderd van enkele specifieke kruispunten waar zij het vooral hadden over **onduidelijkheid**, **drukke** en **lang wachten**.

In een veilige omgeving krijgen kinderen de ruimte om fouten te mogen maken.

"Ik zou veel liever hebben dat mijn kinderen veilig kunnen fietsen alleen."

"Ik had liever dat ze meer met de fiets konden gaan maar de verkeersveiligheid laat soms te wensen over."

"Ik zou liever een duurzame keuze maken, maar veiligheid staat voorop."

"Ik heb geen keuze, er is geen openbaar vervoer. Ik kies voor de school die een bus ter beschikking heeft."

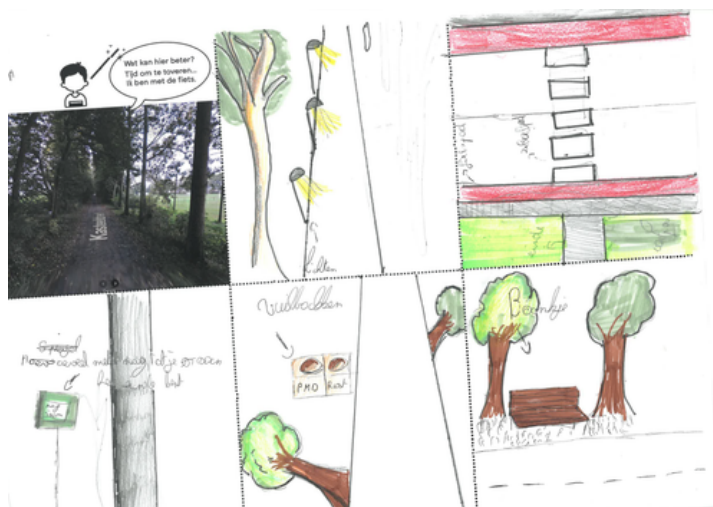
"Het vraagt inspanning en gepuzzel als ouder om je kind met de auto te brengen, maar het geeft me gemoedsrust omdat het de veiligste keuze is."

"Ik zou het liefst hebben dat hij met de fiets naar school gaat, maar indien het in Zottegem is, vind ik dat echt geen optie wegens onveilige wegen."



Wat als de leerlingen konden toveren?

Tijdens de workshops op school hebben de leerlingen enkele plekken in Herzele omgetoverd. Ze toverden dingen weg en toverden dingen bij. Hieronder een selectie van de tekeningen.



Leerlingen tekenden hoe ze het pad tussen de Kasteeldreef en de Blauwstraat zouden omtoveren. Met verlichting zodat je ook in het donker de Ressegemstraat kan vermijden, een veilige oversteekplaats aan de Blauwstraat, wayfinding, vuilbakken en bankjes om te chillen tussen de bomen.



"Met een limonadekraampje kunnen we met vrienden na school wat blijven hangen."



Een speelplein voor tieners, niet enkel voor kinderen.



"Op het dorp in Steenhuize is het voetpad rond de hoek van het huis te smal."



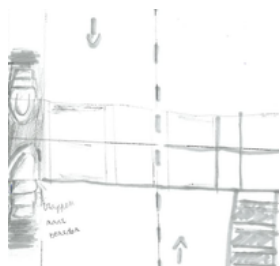
"Mogen we meer fietsers en minder auto's toveren?"



Zwaar verkeer werd regelmatig aangehaald.



"Met verkeerslichten moeten ze wel stoppen."



Een voetgangerstunnel onder de sporen.



"Flitspaal, want ze rijden te hard."



Een bushalte is fijner met zitbanken en een afdak.

Impact

Aan de hand van de input van de leerlingen over hun verplaatsingsgedrag, hun beleving van de publieke ruimte en hun feedback op specifieke plekken en routes in Herzele, kregen we een duidelijk beeld van hoe kinderen en jongeren zich vandaag door de gemeente verplaatsen. De resultaten maakten het mogelijk om aangename, groene en veilige routes in kaart te brengen rondom verschillende schoolomgevingen, gekoppeld aan bushaltes, het treinstation, hoppinpunten en belangrijke bestemmingen voor kinderen en jongeren zoals sportvoorzieningen en jeugdbewegingen.

Daarnaast bracht het traject de belangrijkste knelpunten duidelijk in kaart, zoals onveilige oversteekplaatsen, ontbrekende verbindingen, druk verkeer en onaangename trajecten. Deze inzichten vormen een waardevolle basis voor het verdere mobiliteitsbeleid.

Op basis hiervan werd beslist om het vervolgtraject verder vorm te geven vanuit het routedenken. Die benadering maakt het mogelijk om gerichte keuzes te maken rond bijvoorbeeld verkeersveiligheid, de routes voor actieve weggebruikers en de inrichting van de publieke ruimte. Daarbij wordt expliciet de link gelegd met het decreet basisbereikbaarheid, met bijzondere aandacht voor de dagelijkse verplaatsingen van kinderen en jongeren.

Geleerde lessen

- ✓ Kinderen en jongeren beschikken over veel meer expertise rond mobiliteit en hun verplaatsingsgedrag dan vaak wordt verondersteld. Door hen via toegankelijke teken- en gesprekssessies aan het woord te laten, werd al snel duidelijk dat zij dezelfde thema's belangrijk vinden als hun ouders: zoals veiligheid, beleving, aangename routes en natuur. Ook schoven zij gelijkaardige knelpunten op het grondgebied naar voren.
- ✓ Door kinderen effectief een stem te geven in mobiliteitsbeleid, ontstaat er meer ruimte om hun inzichten en voorkeuren mee te nemen en hen ook meer autonomie te geven.
- ✓ Gesprekken met verschillende scholen in diverse dorpskernen leverden sterk gebiedsgerichte input op. Zo ontstond een breed en genuanceerd beeld van Herzele: met inzichten in knelpunten, aangename plekken en groene routes. Dat is bijzonder waardevol voor het mobiliteitsbeleid, aangezien elke schoolomgeving haar eigen specifieke context, vervoersaanbod en dynamiek heeft en dus een gerichte aanpak vraagt.
- ✓ De meerwaarde van deze aanpak ligt dus in de combinatie van data en beleving. Ze levert niet alleen informatie op over huidige verplaatsingspatronen, maar ook inspiratie en richting voor toekomstig beleid dat beter aansluit bij de leefwereld van kinderen en jongeren.
- ✓ Doordat de communicatie via de gemeente naar de scholen verliep, werd in samenwerking met het lokaal bestuur een sterk draagvlak opgebouwd. Dit vergrootte de bereidheid van scholen om actief aan het traject deel te nemen.

De toekomst

In de toekomst zou het waardevol zijn om ook in gesprek te gaan met de directies van de verschillende scholen, en ook met vrijwilligers en organisatoren van vrijetijdsactiviteiten voor kinderen en jongeren, zoals muziek- en tekenacademies, jeugdbewegingen en andere jeugdverenigingen.



2.2 Online ouderbevraging

Wat & waarom

We organiseerden een online ouderbevraging bij de gezinnen van de klassen waarmee we in gesprek gingen, zowel in het zesde leerjaar als in het eerste middelbaar. Daarmee wilden we beter begrijpen hoe kinderen en jongeren zich vandaag naar school verplaatsen en hoe ouders de overstap naar het middelbaar ervaren en voorbereiden. Die overgang vormt vaak een belangrijk kantelpunt waarop verplaatsingsgewoonten veranderen, en net daarin wilden we meer inzicht krijgen.

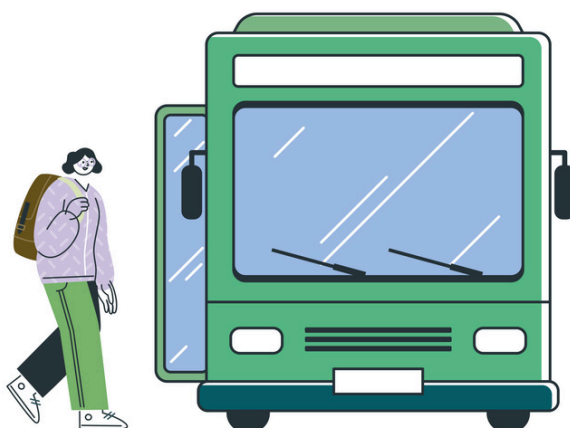
We bevroegen onder meer de afstand tussen woning en school, de gebruikte vervoersmiddelen en de mate waarin jongeren zich alleen, onder begeleiding of samen met anderen verplaatsen. Daarnaast onderzochten we hoeveel zelfstandigheid kinderen krijgen in hun verplaatsingen en welke afstanden te voet of met de fiets als haalbaar worden beschouwd.

Ook verkeersveiligheid kreeg een belangrijke plaats in de bevraging. We brachten in kaart waar ouders knelpunten ervaren, welke kruispunten, straten of oversteekplaatsen volgens hen extra aandacht vragen, en welke delen van de route net als veilig, comfortabel of aangenaam worden ervaren.

Verder peilden we naar wat gezinnen kan stimuleren om vaker voor de fiets of het openbaar vervoer te kiezen. En hoe de mobiliteit van hun kind mogelijk verandert bij de overstap naar het eerste middelbaar, ook in functie van andere bestemmingen zoals hobby's en vrijetijdsactiviteiten.

De bevraging bouwt verder op de ouderbevraging uit het project Kind & Samenleving en Bataljong rond De Grote Sprong.

Lees meer over de resultaten van de ouderbevraging in hoofdstuk 2.1, waarbij de vergelijking wordt gemaakt met de input van de klasgesprekken.



De online ouderbevraging leverde waardevolle inzichten op in de dagelijkse verplaatsingskeuzes van gezinnen en de factoren die deze keuzes beïnvloeden. Door te focussen op zowel leerlingen uit het zesde leerjaar als jongeren in het eerste middelbaar, bracht de bevraging een belangrijke overgangsfase in kaart waarin mobiliteitsgewoonten vaak veranderen. De resultaten tonen niet alleen hoe kinderen en jongeren zich vandaag naar school verplaatsen, maar ook welke drempels, verwachtingen en bezorgdheden ouders ervaren rond hun kinderen die zich meer autonoom verplaatsen.

De input van ouders biedt een belangrijke meerwaarde voor het mobiliteitsbeleid omdat ze zicht geeft op de relatie tussen infrastructuur, verkeersveiligheid, het verplaatsingsgedrag van gezinnen en de beleving. De bevraging maakte duidelijk welke routes als veilig en aangenaam worden ervaren en waar ouders net knelpunten zien, zoals onveilige oversteekplaatsen, drukke verkeerspunten of ontbrekende fiets- en wandelverbindingen. Tegelijk bracht ze in kaart welke voorwaarden gezinnen belangrijk vinden om meer te kiezen voor duurzame vervoersmodi zoals wandelen, fietsen of openbaar vervoer.

Deze inzichten vormen een sterke inhoudelijke basis voor toekomstig mobiliteitsbeleid rond schoolomgevingen, basisbereikbaarheid en actieve mobiliteit. Alle aangehaalde knelpunten, routes en voorbeeldlocaties worden meegenomen in het verdere studiewerk en vertaald naar concrete aanbevelingen en prioriteiten. Via de digitale FELT-kaart krijgt de gemeente bovendien zicht op welke locaties prioritair aangepakt moeten worden. Zo kunnen gerichte ingrepen gebeuren op plaatsen die voor gezinnen het grootste verschil maken.



Geleerde lessen

- ✓ Het bevragen van ouders naar zowel hun gevoelens, noden en bezorgdheden over het verplaatsingsgedrag van hun kinderen als naar specifieke knelpunten, routes en aangename plekken levert genuanceerde en rijke data op.
- ✓ Het bevragen van zowel ouders als kinderen zelf biedt complementaire en waardevolle inzichten. Als het gaat over mobiliteit en verplaatsingen van kinderen is het bevragen van ouders essentieel, omdat zij hierin een belangrijke rol spelen en dit een belangrijk thema vinden.
- ✓ Hoewel ouders vaak al via scholen bevraagd worden, blijft mobiliteit een thema dat sterk leeft; daardoor zijn ze bereid tijd te maken om hun input te geven.

De toekomst

In de toekomst kunnen we gebruikmaken van een bevragingsplatform zoals Maplix. Ouders kunnen daar routes, aangename plekken en knelpunten rechtstreeks op een kaart aanduiden. Dat maakt de input concreter en duidelijker dan een beschrijving in tekst.

2.3 Proefwandeling met het eerste middelbaar op terrein

Wat & waarom

Op basis van een combinatie van verschillende participatiemethodieken met leerlingen en hun ouders, aangevuld met studiewerk en een QGIS-analyse, ontwikkelden we alternatieve schoolroutes die kinderen de mogelijkheid bieden zich veiliger en zelfstandiger te verplaatsen (meer informatie over de routes en de opbouw ervan is terug te vinden in hoofdstuk 4.1).

Samen met twee klassen van het Sint-Paulusinstituut en de OKAN-klas van het Atheneum Herzele verkenden we een deel van een uitgewerkte route op terrein rond de school in het centrum van Herzele. Tijdens deze wandelingen brachten we in kaart welke plekken op deze route leerlingen als aangenaam of toch nog als onaangenaam ervaren en welke alternatieve routes zij zelf zouden kiezen.

Door de ervaringen van kinderen en jongeren rechtstreeks op het terrein te verzamelen, konden we de routes verfijnen, prioritaire knelpunten in kaart brengen, evalueren en waar nodig bijsturen. Tegelijk vormden deze wandelingen ook een belangrijk leermoment voor de leerlingen. Ze werden actief bewustgemaakt van verkeersveiligheid, mobiliteit en hun eigen beleving in de publieke ruimte. Zo leerden ze ook kritisch nadenken over hun eigen verplaatsingsgedrag en dat van anderen.



Impact

De proefwandeling bracht inzicht in de beleving van de routes en hoe die sterk wordt bepaald door drukte, ruimtegebruik en interactie tussen verschillende weggebruikers. Ze maakte duidelijk dat alternatieve routes die niet langs de hoofdwegen lopen, wel als aantrekkelijk worden ervaren, maar dat ze op drukke momenten aanvoelen als minder comfortabel door de hoge concentratie aan fietsers en voetgangers en het gemengde gebruik van de ruimte. Ook een gebrek aan verlichting op trage wegen zorgt bij verschillende leerlingen in het donker voor een gevoel van onveiligheid.

Tegelijk was de wandeling een waardevolle kennismaking met het routedenken: kinderen en jongeren ontdekten alternatieve routes en ervoeren ter plekke hoe ze zich snel en vlot kunnen verplaatsen, weg van drukke hoofdwegen met veel autoverkeer.

Geleerde lessen

- ✓ Op terrein gaan maakt het mogelijk om samen met de groep sterker in te zoomen op de beleving en de factoren die daarin een belangrijke rol spelen.
- ✓ Verschillende alternatieve routes in ons routenetwerk lopen parallel aan drukke hoofdwegen met veel autoverkeer en zijn vaak enkel toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Hoewel deze routes als aantrekkelijk worden ervaren, kunnen ze op drukke momenten als onaangenaam aanvoelen door de hoge concentratie weggebruikers. Zowel leerlingen als leerkrachten geven aan dat het mengen van voetgangers en fietsers vaak als te chaotisch ervaren wordt, zoals bijvoorbeeld op de Tramzate.
- ✓ Sociale veiligheid bleek een grote rol te spelen in hoe aangenaam deelnemers een route ervoeren. Verkeersluwe plekken zoals trage wegen werden vaak als onaangenaam benoemd door het gebrek aan sociale controle, zoals bijvoorbeeld het pad tussen de Kloosterstraat en de Kerkstraat. Ook het ontbreken van verlichting op trage wegen draagt bij aan een onveilig gevoel, waardoor deze routes in het donker verlaten en minder toegankelijk aanvoelen.

De toekomst

Het is aangeraden om ook bij toekomstige ingrepen in de publieke ruimte jongeren mee op pad te nemen en hen ter plekke te bevragen om hun beleving.

Verlies de first en last mile gekoppeld aan het openbaar vervoer niet uit het oog. Denk bewust na als gemeente over de first and last mile die moet worden afgelegd door de inwoners, met extra oog voor stappers en trappers.



Goede voorbeelden - naar een schoolomgeving voor strappers

Hoe doen andere gemeenten het?

Vlaanderen zit boordevol goede voorbeelden die werken aan een veilige schoolomgeving waar kinderen zelfstandig te voet of met de fiets naar school kunnen. We sommen er hier enkele op. Zowel kleine acties als structurele aanpassingen. De focus ligt hierbij op stappers en trappers, omdat in Herzele nauwelijks leerlingen van de basisschool met de lijnbus naar school komen. Tegelijk zijn veilige en comfortabele wandel- en fietsverbindingen ook cruciaal in functie van het openbaar vervoer: de verplaatsing van en naar een halte of station - de zogenaamde first en last mile - gebeurt vaak te voet of met de fiets.

Bij de overstap naar het secundair onderwijs verandert het mobiliteitsgedrag bovendien duidelijk. Jongeren maken dan veel vaker zelfstandig en actief gebruik van het openbaar vervoer, waardoor ook de verbindingen voor stappers en trappers naar haltes en stations belangrijker worden.

✓ **Fietsstraten - Conflictvrij verkeer**



© De Morgen

✓ **Wayfinding - Alternatieve routes**



© Toronto Canada

✓ **Schoolomgeving met als hoofdfunctie spelen - Bewustmaking**



© Voetgangsbeweging

✓ **VIP's op de fiets - Verkeersgewenning & Bewustmaking**



© Mobiel 21

✓ **Vierkant groen - Conflictvrij verkeer**



© De Standaard

✓ **Daguitstappen op de fiets of te voet - Verkeersgewenning**



© Stad Antwerpen

✓ **Rugdekking - Conflictvrij verkeer**



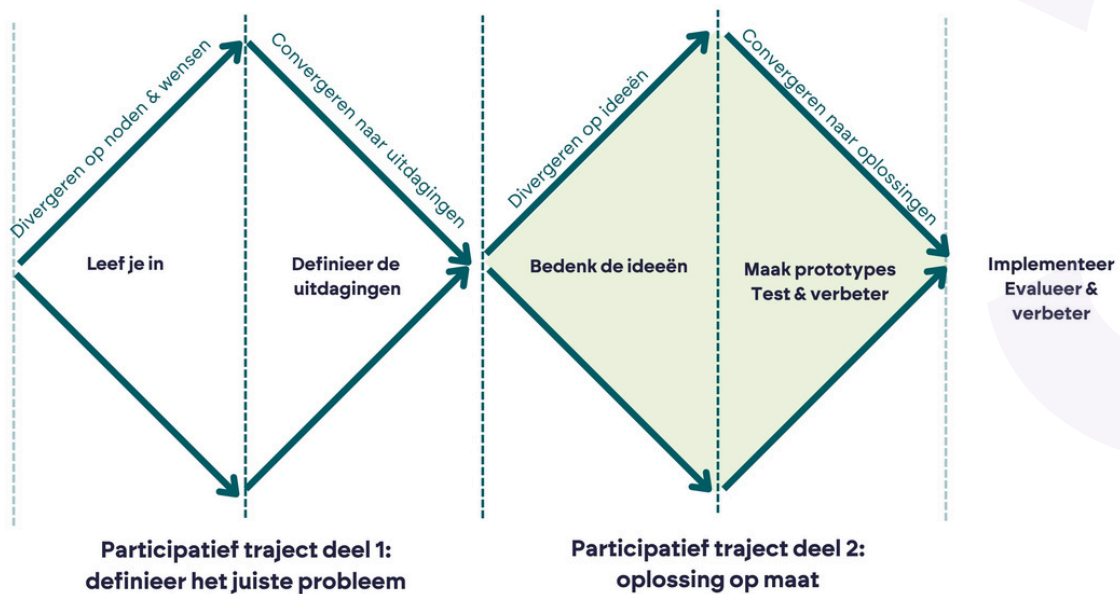
© Eigenlo

✓ **Trage wegen - Conflictvrij verkeer**



© Trage Wegen vzw

3. Participatief traject deel 2: oplossing op maat



3.1 Routes in kaart brengen

Binnen Mobimaatwerkers worden functionele routes ontwikkeld op basis van een ruimtelijke analyse van verzamelde data en input uit het volledige proces. In dit traject bestaat die input onder meer uit bijdragen van leerlingen en hun ouders, kaartmateriaal en andere relevante bronnen. Hieronder lichten we die verder toe.

De methodiek om de routes in kaart te brengen bestaat uit een opeenvolging van stappen waarbij eerst data wordt verzameld en geanalyseerd. Daarna worden ontwerpprincipes toegepast om mogelijke routes uit te tekenen. Later worden knelpunten geïdentificeerd en verschillende routes afgewogen met elkaar om te komen tot onderbouwde keuzes.

A. Verzameling van (geografische) data

De verzamelde data vormt de basis voor de ruimtelijke analyse en de verdere uitwerking van de routes. Binnen het project werden verschillende datasets geïntegreerd in de online tool 'Felt', waar ze werden beheerd en geanalyseerd. Deze datasets vormen het vertrekpunt voor de verdere analyse en ontwerp.

Na de verzameling van de gegevens werden de datasets geanalyseerd om inzicht te krijgen in onder andere mobiliteit, ruimtelijke analyse van het gebied en de ligging van POI's.

Datatype	Beschrijving	Gebruik van de data
Basisinfrastructuur	Deze data bevatten de ligging en spreiding van bushaltes, stations, Hoppinpunten, trage wegen, woonkernen, aanwezigheid van deelmobiliteit, ...	De data vormen de basis voor het netwerk en de bereikbaarheid van het gebied.
Points of Interests (POI's)	Dit is informatie over de ligging van interessante plaatsen voor kinderen en jongeren zoals scholen, jeugdvoorzieningen, parken, cultuur, ...	Deze punten worden gebruikt voor een analyse van de spreiding en bereikbaarheid van voorzieningen. Later in het traject worden ze meegenomen in routes.
Groene & rode punten- en lijnen	Deze punten geven de beleving van de deelnemers langs het traject weer. Groene punten duiden op aangename plaatsen, terwijl rode punten door de participanten als knelpunten worden ervaren.	Deze informatie werd meegenomen in de analyse rond verkeersveiligheid en comfort en in het uittekenen van functionele wandel- en fietsroutes.
BFF-netwerk	Het BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk) werd uitgewerkt door MOW en bestaat uit fietssnelwegen, hoofdroutes, functionele routes en alternatieve routes. Op dit netwerk sluiten ook lokale fietsroutes aan.	Bij het uitwerken van de functionele routes, wordt er afgestemd met het bestaande bovenlokaal wensnetwerk.
Schoolroutekaart	Dit is een bestaande kaart met veilige schoolroutes. Ze werd ontwikkeld door het gemeentebestuur, de provincie Oost-Vlaanderen, Herzeelse scholen en de politiezone.	Bij het uitwerken van de functionele routes wordt er afgestemd met de bestaande data aanwezig op de schoolroutekaart.
Strava Metro	De Strava Metro-data brengt in kaart welke routes fietsers en lopers gebruiken op basis van geanonimiseerde GPS-gegevens. Het gaat hierbij vooral om recreatieve verplaatsingen. Deze data is daarom een waardevolle aanvulling bij het uitwerken van het functioneel netwerk, door extra aandacht te besteden aan beleving en aan alternatieve routes voor trappers en stappers.	De Strava Metro-data worden gebruikt om effectief gebruikte routes te valideren.

B. Ruimtelijke analyse

Herzele wordt gekenmerkt door meerdere woonkernen, zoals Borsbeke, Hillegem en Sint-Lievens-Esse. Tussen deze kernen liggen open ruimtes en landbouwgebied, wat zorgt voor een landelijk karakter met een netwerk van trage wegen. Deze ruimtelijke structuur heeft een directe impact op de manier waarop verplaatsingen plaatsvinden binnen de gemeente.

Daarnaast wordt Herzele gekenmerkt door een licht heuvelachtig landschap. Deze hoogteverschillen hebben een directe impact op de toegankelijkheid van routes, in het bijzonder voor fietsers en mensen die minder mobiel zijn.

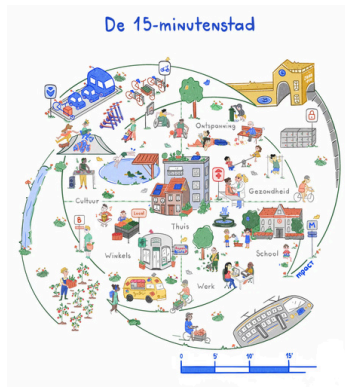
Op vlak van mobiliteit lopen de gekende verbindingen tussen de verschillende kernen de dag van vandaag vaak via drukke assen met zwaar verkeer. Dit vormt een uitdaging op vlak van verkeersveiligheid en comfort. Via dit project zien we kansen om sterker in te zetten op landelijke wegen en trage verbindingen als basis voor de ontwikkeling van alternatieve, veilige en aangename routes. Daarnaast is ook sensibilisering belangrijk: inwoners laten kennismaken met deze alternatieve trajecten en hen stimuleren om er gebruik van te maken vormt een belangrijke meerwaarde binnen het project.

De inzichten uit deze ruimtelijke analyse vormen de basis voor de toepassing van de ontwerpprincipes bij de verdere uitwerking van routes.

C. Ontwerpprincipes

Elke dorpskern is op een andere manier opgebouwd en hierdoor zal ook de aanpak van het uitwerken van de routers per kern verschillen. We gebruiken verschillende ontwerpprincipes.

De 15-minutenstad



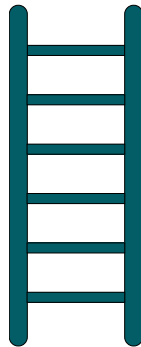
© M pact

Het principe van de 15-minutenstad, ontwikkeld door bouwkundige Carlos Moreno, vertrekt vanuit het concept dat elke stedeling toegang moet hebben tot winkels, werkgelegenheid, onderwijs, zorg, groen, sport- en cultuurfaciliteiten op maximaal vijftien minuten fiets- of wandelafstand.

In dit lokaal traject vertalen we dit idee naar de plattelandscontext. Daarbij vertrekken we vanuit de belangrijkste bestemmingen die voor kinderen en jongeren bereikbaar moeten zijn: scholen, sportvoorzieningen, jeugdbewegingen, openbaar vervoer en andere vrijetijdsplekken.

Uit onze bevestigingen blijkt dat mensen bij functionele verplaatsingen gemiddeld bereid zijn om tot ongeveer vijf kilometer te fietsen (uitgaande van een gemiddelde snelheid van 20 km/u) of om maximaal twintig minuten te wandelen tot hun bestemming. Deze afstanden gebruiken we als richtlijn om na te gaan in welke mate belangrijke voorzieningen vlot en zelfstandig bereikbaar zijn voor inwoners.

Ladderprincipe

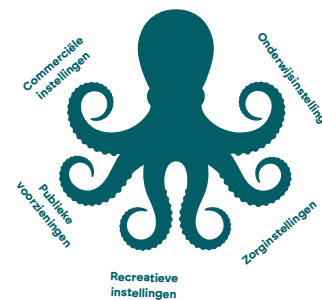


Concept naar Trage Wegen vzw

Het ladderprincipe vertrekt vanuit het idee om drukke wegen met veel gemotoriseerd vervoer zoveel mogelijk te vermijden en te kiezen voor rustige, parallelle routes voor actieve weggebruikers.

In de praktijk liggen belangrijke bestemmingen vaak langs drukke assen. Door te zorgen voor dwarsverbindingen - de 'trappen van de ladder' - ontstaat een goede aansluiting tussen deze rustige routes en de scholen, voorzieningen en andere locaties.

Octopusprincipe



Bij het octopusprincipe vormen centrale knooppunten, zoals Hoppinpunten of dorpskernen, het vertrek- of eindpunt. Vanuit deze punten ontstaan meerdere routes in verschillende richtingen naar omliggende wijken en woonkernen.

Deze principes dienen als leidraad bij het afwegen van de verschillende routealternatieven.

D. Toegepaste principes

In Herzele worden de bovenstaande principes toegepast bij de uitwerking van een **functioneel fietsnetwerk** tussen de verschillende dorpskernen en buurgemeenten en functionele wandelroutes rondom de scholen en in de verschillende dorpskernen.

Het principe van de **15-minutenstad** wordt gebruikt om de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen te beoordelen en waar mogelijk te versterken door veilige fietsroutes aan te leggen. In Herzele zal de 15-minutenstad een kleinere reikwijdte hebben door het heuvelachtige landschap. Omdat zij hierdoor aan een lagere snelheid fietsen, rekenen we met ongeveer vier kilometer.

Het **Ladderprincipe** verkiest rustige en veilige parallelle routes, met gerichte dwarsverbindingen naar belangrijke bestemmingen langs hoofdassen. Zo worden in het centrum van Herzele vooral parallelle routes gebruikt in plaats van de drukke hoofdweg.

We bouwen verder op de **twee fietsringen** die de gemeente Herzele al heeft uitgewerkt in het centrum van Herzele. Deze zorgen voor een vlotte en veilige circulatie rond het centrum. Zowel de grote als de kleine fietsring vormen een basisstructuur voor het uittekenen van aantrekkelijke en veilige fietsverbindingen binnen de gemeente. Ze zijn geïnspireerd op de fietsringstructuur van Gent.

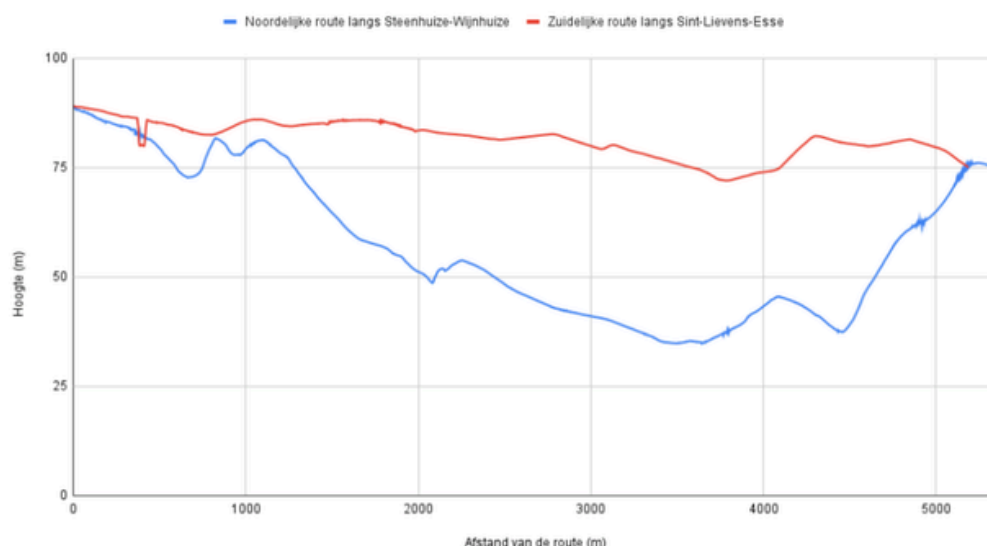
Het **Octopusprincipe** wordt ingezet om Hoppinpunten te versterken als vertrek- en aankomstpunten binnen het fietsnetwerk. Aan het Hoppinpunt van Herzele zijn er verschillende wegen die naar POI's lopen.

E. Afweging en keuze van route-alternatieven

De verschillende route-alternatieven worden afgewogen op basis van vaste criteria zoals verkeersveiligheid, comfort, omrijfactor, bestaande infrastructuur, belevingswaarde en het hoogteprofiel.

Er wordt steeds gezocht naar een evenwicht tussen deze criteria, waarbij verkeersveiligheid en comfort prioritair zijn. Drukke wegen worden waar mogelijk vermeden en vervangen door rustigere alternatieven. Ook het hoogteprofiel wordt meegenomen, waarbij steile trajecten worden vermeden wanneer een toegankelijker alternatief beschikbaar is.

Hoogteprofielen van Gentweg naar Sint-Antelinks



Een beperkte omweg wordt aanvaard wanneer dit leidt tot een veiliger of aangener traject. De aansluiting op bestaande infrastructuur zoals fietspaden, fietsstraten en trage wegen wordt maximaal benut. Niet alle knelpunten kunnen vermeden worden binnen het bestaande wegennet. De belangrijkste knelpunten op de routes in het uitgewerkte wandel- en fietsnetwerk worden daarom aangeduid als prioritair en verder besproken in de resultaten.

Afwegingscriteria	Uitleg
Verkeersveiligheid	Vermijden van drukke wegen en beperken van conflictpunten (kruispunten, oversteekplaatsen...).
Comfort	Keuze voor rustige, groene en aangename trajecten.
Omrijfactor	We streven naar een maximale omrijfactor van 1,2. Bij een rechtstreekse weg van tien meter, mag de alternatieve route maximaal twaalf meter zijn. Dit houdt in dat een beperkte omweg wordt aanvaard wanneer dit leidt tot een veiliger of aangener traject.
Bestaande infrastructuur	Een koppeling met bestaande fietsinfrastructuur, trage wegen en andere comfortabele verbindingen voor stappers en trappers wordt zo veel mogelijk gestimuleerd.
Belevingswaarde	De voorkeur gaat naar groene en aantrekkelijke routes, op voorwaarde dat er voldoende sociale controle en een gevoel van veiligheid is.
Hoogteprofiel	Steile hellingen worden zo veel mogelijk vermeden.

F. Opbouw en uittekenen van de routes

Het uittekenen van de routes is de stap waarbij verzamelde data, de ruimtelijke analyse en de ontwerpprincipes worden omgezet naar concrete routes.

De datasets werden eerst geëxporteerd naar QGIS; een geografisch informatiesysteem dat toelaat om data te combineren, te analyseren en visueel te verwerken.

Vanuit deze data worden potentiële trajecten geselecteerd op basis van hun ligging ten opzichte van woonkernen, bestaande infrastructuur en de eerder gedefinieerde ontwerpprincipes. Hierbij wordt elke verbinding afzonderlijk bekeken en geëvalueerd op bereikbaarheid en toegankelijkheid binnen het netwerk. De geselecteerde trajecten worden vervolgens verfijnd en gecontroleerd op consistentie en volledigheid. Daarbij wordt bijkomende informatie gebruikt uit Strava Metro, die inzicht geeft in effectief gebruikte fiets- en wandelroutes. Deze informatie dient als validatie van mogelijke keuzes binnen het netwerk.

Op die manier wordt stap voor stap een ruimtelijke structuur opgebouwd die de basis vormt voor de verdere uitwerking van de routes.

3.2 Aftoetsen van de kaart met de ouderraad

Wat & waarom

Nu de routes uitgewerkt zijn, toetsen we de leesbaarheid en bruikbaarheid van de kaart bij de ouderraad van Sint-Paulus. We gingen na wat zij belangrijk vinden, of ze de online of fysieke versie zouden gebruiken en op welke momenten de kaart het best kan worden gedeeld met ouders en kinderen.

We peilden daarbij naar hun huidige manier van communiceren met kinderen over schoolverplaatsingen, eventuele hiaten in bestaande kaarten of apps, de nood aan veilige bewegwijzerde routes, gewenste extra informatie (zoals verbindingen of tips), mogelijke verbeteringen aan de kaart, hoe ze vandaag routes kiezen en hoe de kaart daarin een meerwaarde kan bieden.

Impact

In gesprek gaan met een groep geëngageerde ouders met veel gebruikerservaring, levert waardevolle, kritische feedback op. Dankzij hun input sluit de kaart beter aan bij de praktijk: ze wordt inhoudelijk relevanter, gebruiksvriendelijker en krijgt meer draagvlak omdat ze afgestemd is op de noden van ouders en kinderen.

Geleerde lessen



De ouderraad is een groep geëngageerde ouders die zich engageren rond uiteenlopende thema's. Dat maakt het niet eenvoudig voor hen om tijd te kunnen maken voor een extra project zoals deze. Het is belangrijk om goed te schetsen wat de verwachting is en wat er met hun input gedaan zal worden.

De toekomst

In de toekomst kunnen we deze bevraging nog aftoetsen bij andere vrijwilligersgroepen, adviesraden of oudercomités.

4. Resultaat

De mobiliteitsoplossing op maat bestaat uit een kaart die een functioneel fiets- en wandelnetwerk in en rond Herzele voor kinderen en jongeren weergeeft. Het netwerk verbindt de verschillende woonkernen met elkaar en met belangrijke voorzieningen zoals scholen en jeugdvoorzieningen gekoppeld aan openbaar vervoer.

Het dorpscentrum van Herzele vormt de basis van het netwerk. Hier komen meerdere fietsroutes samen en bevinden zich de belangrijkste voorzieningen en openbaarvervoersknooppunten. Zo ontstaat een sterke samenhang tussen fietsen en openbaar vervoer binnen het centrum.

Het netwerk verbindt de deelgemeenten Borsbeke, Ressegem en Sint-Lievens-Esse met elkaar en met het centrum. Daarnaast zijn er ook rechtstreekse verbindingen tussen de verschillende deelgemeenten en buurgemeenten. Dit zorgt ervoor dat verplaatsingen niet altijd via het centrum moeten en dat verschillende reisroutes mogelijk zijn. Het netwerk is grotendeels opgebouwd uit aangename en groene routes die parallel lopen aan drukke verkeersassen.

Kinderen, jongeren en ouders geven aan dat ze al op veel verschillende plaatsen in Herzele een kindvriendelijke, veilige en aangename omgeving ervaren. Zo wordt de Kauwstraat omschreven als een prettige straat voor kinderen. Ook de Lindestraat krijgt een positieve beoordeling, omdat die als veilig en comfortabel wordt ervaren. Daarnaast wijzen deelnemers op de Molenstraat, waar een veilig fietspad is. Ook de Leugenstraat en tal van andere straten, parken en pleinen worden als aangenaam ervaren.

Anderzijds kwamen er tijdens het traject ook verschillende knelpunten naar boven. Niet alle knelpunten konden worden vermeden bij het uittekenen van de routes. Hieronder vind je enkele knelpunten in de tabel die werden opgevangen tijdens het participatietraject. Het gaat om opmerkingen uit de participatie die nog verdere uitwerking en herziening vragen en die prioritair moeten worden aangepakt.

De toekomst

De concrete herwerking van de knelpunten kan best besproken worden met de bevoegde diensten binnen het gemeentebestuur en de betrokken experts.



0 500 1.000 1.500 m



Legende

- Gemeentegrens Herzele
- Groen gebied
- Waterweg
- Trage weg
- Interlokale en regionale weg
- Lokale weg
- Spoorweg
- Aangename punten
- Knelpunten

Belevingsplekken

- Basisschool
- Middelbare school
- Sport
- Cultuur
- Jeugdwerk
- Speelplein
- Ontmoeting
- Park

Openbaar vervoer

- Hoppingpunt (vervoersknooppunt)
- Treinstation
- Bushalte

Fietsroutes

- Grote- en kleine fietsring
- Oombergen - Hillegem - Herzele - Woubrechtgem - Sint-Antelinks - Aspelare
- Sint-Lievens-Houtem - Herzele - Sint-Lievens-Esse - Steenhuize-Wijnhuize - Ophasselt
- Zottegem - Herzele - Ressegem - Burst
- Zottegem - Sint-Lievens-Esse - Sint-Antelinks - Aspelare
- Zottegem - Steenhuize-Wijnhuize - Sint-Antelinks - Aspelare
- Zottegem - Woubrechtgem - Aaigem
- Alternatieve schoolroute

Wandelroutes

- Doorsteek voor wandelaars

Nummering	Naam
1	Speelplein De Poel
2	KSA Hillegem
3	Stationsbuurt
4	Sportpark De Vrede
5	Speelplein De Slinger
6	Sportpark De Tramzate
7	Voetbal Herzele - Ressegem
8	Chiro Okido Herzele
9	Sportthal De Steenoven
10	CC De Steenoven
11	Skatepark
12	Educatief park Herzele
13	Kiosk
14	Speelplein De Burcht
15	Zorgdorp*
16	Straatje van de Vrede
17	De Wattenfabriek
18	Padelclub Bonair
19	Voetbal SV Ressegem
20	Speelplein De Walnoot
21	Het Neerhof
22	Speelplein WouWou Wonderland
23	Speelplein 't Eiken
24	Voetbal SV Sint-Antelinks
25	Speelplein De Kauw
26	Kiosk
27	Sportthal Amalrik
28	Chiro Sint-Katrien Steenhuize

* Op termijn zullen verschillende verenigingen naar het Zorgdorp verhuizen



5 Verplaats je je samen?

Kijk op de kaart wat een goed afspreekpunt op de route kan zijn waar je samen met klasgenoten of vrienden vertrekt.

3 Kies een route

Kies een route die bij je past: te voet, met de fiets, of met bus of trein.



4 Stippel alternatieve routes uit

Verken samen verschillende opties en houd daarbij rekening met uiteenlopende omstandigheden, zoals mooi of slecht weer, koude temperaturen en momenten van licht en donker. Denk na over aansluitingen met het openbaar vervoer. Zo kom je niet voor onverwachte situaties te staan.

6 Test de route(s) uit

Verken de route(s) die je hebt uitgestippeld eerst samen met je ouders: ontdek moeilijke bochten, drukke punten en moeilijke oversteekplaatsen. Maar let ook op fijne stopplekken en aansluitingen met het openbaar vervoer.

7 En vertrekken maar!

Bouw het rustig op. Stap voor stap leer je de volledige weg alleen doen.



1 Bekijk samen de kaart rond de tafel

Neem even de kaart samen door. Duid aan op de kaart waar je woont, waar je school ligt, hobby's en andere ontmoetingsplekken.



2 Onderzoek hoe je van je huis kan aansluiten op de dichtsbijzijnde route op de kaart

Bekijk hoe je van je huis kan aansluiten op de veilige en aangename routes die op de kaart getekend staan.



Nummering	Locatie	Opmerking bij het knelpunt
A	Kruising Perrestraat en Provincieweg	Dit is een gevaarlijk kruispunt met smalle fietsstroken.
B	Stationsstraat	Dit is een gevaarlijke straat met veel gemengd verkeer waardoor er conflict veroorzaakt wordt.
C	Kruising Stationsstraat en Spoorweg	Een kruispunt tussen vier wegen in combinatie met de spoorweg zorgt voor files en chaos.
D	Kruising Provincieweg en Borsbekestraat	Een gevaarlijk kruispunt met veel basisscholen in de buurt.
E	Tramzate	Hier is het vooral voor en na de school extreem druk en niet aangenaam om te rijden. Er ontstaat een conflict tussen wandelaars en fietsers.
F	Kruising Lindestraat en Kerkstraat	Dit is een gevaarlijke straat met veel gemengd verkeer waardoor er conflict veroorzaakt wordt.
G	Kerkstraat	De Kerkstraat met veel kruispunten is gevaarlijk.
H	Kruising Peperstraat en Molenstraat	Het is een gevaarlijk kruispunt tijdens de ochtend- en avondspits.
I	Hoogstraat	Dit is een gevaarlijke straat met veel zwaar verkeer.
J	Pijpketel	Op deze weg is er veel sluipverkeer dat met een hoge snelheid passeert.
K	Kruising Gentweg en Erwetegemstraat	Hier is er een gevaarlijk kruispunt.
L	Kruising Tolstraat en Kloosterweg	Hier is er een gevaarlijk kruispunt waarbij ook de parkeerplaatsen op de Tolstraat niet optimaal gelegen zijn.
M	Ransbeekstraat	Hier is er een gevaarlijke weg met veel blinde bochten.

5. To do's

De inzichten uit dit traject tonen duidelijk aan dat kinderen, jongeren en ouders een sterke behoefte hebben aan veilige, aangename en zelfstandige verplaatsingen binnen Herzele. Het uitgewerkte functionele wandel- en fietsnetwerk vormt daarbij geen eindpunt, maar een vertrekpunt voor een breder mobiliteitsbeleid dat inzet op verkeersveiligheid, actieve mobiliteit en bereikbaarheid op maat van inwoners.

De kaart en de verzamelde participatieve input bieden de gemeente een concreet instrument om gerichte keuzes te maken rond publieke ruimte, schoolomgevingen en verbindingen tussen woonkernen en voorzieningen. Daarbij is het belangrijk om niet alleen te focussen op infrastructuur, maar ook op communicatie, sensibilisering, participatie en samenwerking tussen verschillende beleidsdomeinen en partners.

Onderstaande to do's bouwen verder op de resultaten van het traject en geven richting aan mogelijke vervolgstappen voor het lokaal bestuur. Ze kunnen gelezen worden als een praktische checklist voor de verdere uitrol van een kindvriendelijk en duurzaam mobiliteitsbeleid in Herzele.

1. Verspreid de routekaart en video actief

De uitgewerkte kaart heeft pas impact wanneer ze effectief gebruikt wordt door de eindgebruikers zoals kinderen, jongeren, ouders en scholen. We maakten een video die op een visueel aantrekkelijke manier de beleving van aangename, groene routes in beeld brengt en promoot. Zowel de video als de kaart kunnen via de volgende kanalen worden verspreid.

To do's

- *Verspreiden via communicatiekanalen van de gemeente: gemeentemagazine, sociale media (Facebook, Hoplr), nieuwsbrief, digitale borden en website.*
- *Leerlingen en hun ouders die meededen de output laten delen via eigen kanalen (Facebook, Hoplr, Whatsapp...) en groepen uit de buurt.*
- *Scholen die participeerden laten delen via hun website, smartschool of andere communicatiekanalen en de kaart fysiek aan de leerlingen bezorgen.*
- *Voorzie een geprinte kaart voor leerlingen van het zesde leerjaar en het eerste middelbaar en deel het uit aan het eind en begin van het schooljaar.*
- *Gebruik en verspreid de kaart en video tijdens infomomenten rond de overstap naar het secundair onderwijs.*
- *Delen met ouder- en jeugdverenigingen, sport- en vrijetijdsverenigingen.*
- *Burgers die meewerkten lokale partners laten contacteren waar ze een link mee hebben.*
- *Gemeente laten delen met alle scholen, verenigingen, lokale werkgevers, toeristische attractiepolen, eigen personeel, adviesraden, ...*
- *Gemeente de route jaarlijks laten rijden met nieuwe inwoners bij wijze van welkomstmoment*
- *Gemeentepersoneel de route laten rijden op een personeelsdag.*
- *Integreer de routes in de communicatie naar nieuwe inwoners.*

2. Zet sterker in op wayfinding en zichtbaarheid op terrein

Veel alternatieve routes en trage verbindingen zijn vandaag onvoldoende bekend bij inwoners. Een duidelijke bewegwijzering en herkenbaarheid op het terrein kunnen inwoners stimuleren om vaker veilige en aangename routes te volgen.

Todo's

- Werk een herkenbaar wayfindingsysteem uit voor functionele fiets- en wandelroutes.
- Duid veilige verbindingen naar scholen, sportvoorzieningen en openbaar vervoer duidelijk aan.
- Maak gebruik van markeringen, signalisatie, infoborden of herkenbare route-elementen.
- Besteed extra aandacht aan leesbaarheid voor kinderen en jongeren.

3. Werk in de toekomst samen met omliggende gemeenten en bovenlokale partners

Mobiliteitsstromen stoppen niet aan de gemeentegrenzen. Veel kinderen, jongeren en gezinnen verplaatsen zich ook naar buurgemeenten voor school, sport of vrije tijd.

Todo's

- Stem routes en infrastructuur af met omliggende gemeenten.
- Werk samen rond veilige verbindingen tussen woonkernen en regionale voorzieningen.
- Zoek aansluiting bij het BFF.
- Betrek bijvoorbeeld vervoersregio's, De Lijn en andere mobiliteitspartners bij toekomstige uitwerkingen.

4. Organiseer participatie structureel en gemeentebreed

Participatie beperkt zich niet tot inspraakmomenten met burgers. Ook binnen de gemeentelijke werking is samenwerking tussen verschillende diensten essentieel om geïntegreerd mobiliteitsbeleid mogelijk te maken.

To do's

- Betrek naast de mobiliteitsdienst ook diensten zoals jeugd, onderwijs, openbare werken, sport en ruimtelijke ordening.
- Maak participatie een vast onderdeel van mobiliteits- en ruimteprojecten. Zorg ervoor dat participatie niet enkel adviserend is, maar ook effectief meegenomen wordt in beleidskeuzes.
- Informeer burgers transparant over keuzes, timing en vervolgstappen en biedt voldoende nazorg.
- Werk met laagdrempelige methodieken zoals terreinbezoeken, kaartbevragingen en gerichte workshops om zo lokale expertise van inwoners en de beoogde doelgroep te verzamelen.
- Betrek kinderen en jongeren ook in de toekomst actief bij keuzes die worden gemaakt bij herinrichtingen van publieke ruimte en schoolomgevingen en ga bijvoorbeeld in gesprek met hen op terrein.
- Combineer data-analyse met belevingsonderzoek.

5. Werk de prioritaire knelpunten per dorpskern verder uit

Tijdens het traject werden verschillende gevaarlijke of onaangename locaties aangeduid. Deze knelpunten vragen verdere analyse en een concrete vertaalslag naar beleidsacties en infrastructurele ingrepen.

To do's

- Koppel elk knelpunt op de routes aan mogelijke oplossingen.
- Gebruik de kaart als dynamisch werkinstrument voor toekomstige investeringen.

6. Koppel terug naar scholen, leerlingen en andere stakeholders

Een goede terugkoppeling versterkt het draagvlak en toont dat participatie effectief impact heeft op beleid.

To do's

- Informeer scholen, leerlingen en ouders over wat er met hun input gebeurt.
- Voorzie terugkoppelingsmomenten bij toekomstige realisaties of aanpassingen.
- Betrek participanten opnieuw bij evaluaties, testmomenten of toekomstige infrastructurele ingrepen.
- Maak zichtbaar welke acties voortkomen uit hun suggesties en ervaringen.

7. Organiseer gemeentebrede sensibiliseringsacties rond duurzame mobiliteit

Naast infrastructuur blijft ook gedragsverandering een belangrijk onderdeel van duurzame mobiliteit.

To do's

- Organiseer acties tijdens de Week van de Mobiliteit.
- Werk samen met scholen rond verkeersveiligheid en actieve mobiliteit.
- Stimuleer initiatieven zoals fietspools, stapgroepen of fietsuitdagingen tussen scholen.
- Zet positieve communicatiecampagnes op rond wandelen, fietsen en zelfstandig onderweg zijn.
- Gebruik ambassadeurs zoals scholen, jeugdverenigingen en ouders om inwoners te enthousiasmeren.

8. Verlies openbaar vervoer en de first en last mile niet uit het oog

Veilige en comfortabele verbindingen naar bushaltes, stations en Hoppinpunten zijn cruciaal binnen basisbereikbaarheid.

To do's

- Breng missing links naar haltes en stations in kaart.
- Werk aan veilige fiets- en wandelverbindingen richting het openbaar vervoer. Maak daarbij een duidelijk onderscheid tussen fiets- en wandelverbindingen en besteed extra aandacht aan stapdetails in de omgeving van scholen en dorpskernen. Voor het stapdetail in het centrum van Herzele werd al een eerste aanzet uitgewerkt op de fiets- en wandelkaart, die als basis dient voor verdere verfijning en uitwerking op het grondgebied.
- Besteed aandacht aan toegankelijke routes met oog voor comfort, verlichting en sociale veiligheid.
- Versterk Hoppinpunten als herkenbare mobiliteitsknooppunten.

duurzame-mobiliteit.be

