



## Kindnorm in het verkeer

Standpunt van de Gezinsbond

november 2010  
geactualiseerd 2017

### Recht van het kind

---

Verkeersonveiligheid eist jaarlijks honderden slachtoffers waardoor ouders een gevoel van onveiligheid krijgen. Kinderen en jongeren krijgen hierdoor niet voluit de kans om hun plaats als zelfstandige verkeersdeelnemer in te nemen.

Sensibilisering, oefening en training of directe begeleiding zijn zeer belangrijk, maar volstaan niet om voor kinderen het recht op veiligheid en integriteit in het verkeer te garanderen.

Het Internationaal Verdrag inzake de Rechten van het Kind (IVRK) heeft het niet uitdrukkelijk over de rechten van kinderen in het verkeer. Er is wel een belangrijke grondlijn in het IVRK dat kinderen het recht en de kans moeten krijgen hun talenten maximaal te ontwikkelen.

Een kindnorm in het verkeer moet daar structureel toe bijdragen en levert ook winst op voor andere groepen kwetsbare weggebruikers. Het denken over een kindnorm reikt ook kansen aan om kinderen en jongeren volwaardig te betrekken bij de manier waarop zij zich veilig en zelfstandig in het verkeer gaan bewegen. Participatie is immers een rode draad in het IVRK.

### Kinderen zijn geen minivolwassenen

---

Kinderen zijn in volle ontwikkeling, in de eerste plaats groeien ze fysiek natuurlijk.

Wanneer een kind van 10 jaar een lengte heeft van 145 cm en de hoogte van de geparkeerde wagen 155 cm bedraagt, wordt zijn zicht op het verkeer belemmerd.

Ook mentaal en motorisch maken kinderen een hele evolutie door.

#### *Informatieverwerking bij kinderen*

- tot 8 jaar: het lukt een kind soms niet om te anticiperen op een gevarensituatie
- tot 10 jaar:
  - een kind ontwikkelt zijn vermogen om uit de ooghoek te kijken en verder weg te zien
  - een kind overschat gemakkelijk de snelheid van een naderend voertuig (terwijl jongens tussen 10 en 14 jaar deze eerder onderschatten)
- vanaf 11 jaar: een kind kan zijn hun aandacht bewust richten

### **Motorische vaardigheden van kinderen**

- vanaf 3 jaar: een kind kan lopen én de aandacht op iets anders richten
- tot 4 jaar: een kind kan plots stoppen en hierdoor evenwichtsproblemen ondervinden
- vanaf 5 jaar: een kind kan het fietsen beheersen (niet meer slingeren bij het achterom kijken en bij lage snelheid geen balansproblemen meer)
- tot 10 jaar: grote vooruitgang door veel oefenen
- tot 14 jaar: combinatie fietsen en informatie verwerken is moeilijk

### **Kennis**

- vanaf 5 à 6 jaar: een kind kent de functie van zebrapaden en stoplichten
- tot 12 jaar: een kind heeft het moeilijk met de voorrangsregels
- tot 16 jaar: een kind heeft moeilijkheden met inzicht in complexe situaties die moeilijk overzienbaar zijn of waarin meerdere deelnemers betrokken zijn

### **Attitude** (risicobereidheid en opeenvolgende gebeurtenissen aan elkaar kunnen schakelen)

- 4 - 8 jaar: een kind kan oversteken, maar enkel met duidelijke opdrachten in woonstraten
- 4 - 8 jaar: een kind kan fietsen in zeer veilige gebieden om te oefenen en te spelen
- 9 - 12 jaar: een kind kan oversteken, maar enkel met duidelijke opdrachten in woonstraten
- 9 -12 jaar: een kind kan fietsen, maar alleen in zeer veilige gebieden om te oefenen en te spelen
- vanaf 13 jaar: een kind kan zonder problemen oversteken
- vanaf 13 jaar: een kind kan zonder problemen fietsen, maar complexe situaties blijven een probleem

Zich zelfstandig in het verkeer begeven, vergt van kinderen dus een heel leerproces waarin voortdurende sensibilisering en begeleiding door ouders en school een belangrijke rol spelen. Maar daar stopt het niet.

### **Een kindgerichte verkeersinrichting**

---

De verkeersveiligheid verhogen en kinderen en jongeren in het verkeer inschakelen, is een proces dat globaal gezien verloopt via de drie E's:

- Education: sensibilisering, kennisbevordering, vorming en oefening
- Enforcement: respect voor en handhaving van regels en voorzieningen
- **Engineering: ingrepen in de infrastructuur**

Vanuit het perspectief van een kindnorm in het verkeer staat 'Engineering' centraal. De omgeving waarin kinderen zich zelfstandig moeten bewegen, moet ingericht worden op een manier dat zij rekening houdt met het leerproces dat een kind als weggebruiker doormaakt.

Vanuit Nederland waaide het begrip 'vergevingsgezinde weginrichting' over dat er van uitgaat dat verkeersdeelnemers steeds fouten zullen maken. De ernst van mogelijke letsels kan wel beperkt worden door de aard van de weginrichting, maar ook door het goed inschatten van het gedrag van de verschillende deelnemers.

Met ons pleidooi voor een kindnorm in het verkeer wil de Gezinsbond deze discussie op een actieve manier stimuleren. Er zijn uiteraard al positieve evoluties zoals de invoering van zone 30 in schoolomgevingen, de mobiliteitsconvenanten, het [werkboek schoolomgeving](#) van het Agentschap Wegen en verkeer, enz.

Een uitdrukkelijke beleidsmatige keuze om de aandacht voor kinderen als ijkpunt te nemen voor een toekomstgerichte weginrichting zou zonder twijfel hun veiligheid, gezondheid en mogelijkheden tot een zelfstandige mobiliteit sterk bevorderen.

De introductie van een kindnorm in het verkeer hoeft dus niet uit de lucht te vallen, maar vormt in de eerste plaats een aanscherping van bestaande realisaties, de harmonisering en afstemming van beleidskeuzes en de ontwikkeling van gerichte ondersteuningsinstrumenten.

## **Belangrijke pistes in de ontwikkeling van een kindnorm in het verkeer**

---

### **Onderzoek**

In de eerste plaats is verder onderzoek nodig om een nog beter inzicht te krijgen in het verkeersgedrag van kinderen om:

- rekening te houden met relevante leeftijdsdifferentiatie
- de specifieke risico's die zij lopen in kaart te brengen.

Wij pleiten er voor om dit onderzoek in de eerste plaats toe te spitsen op de **verplaatsingen naar school en naar de belangrijkste vrijetijdslocaties**.

Het onderzoek moet fundamenteel/theoretisch van aard zijn, maar het is ook belangrijk dat het een vertaling krijgt voor toepassing op lokaal niveau.

Een bijzondere vorm van onderzoek, die ook recht doet aan de participatie van kinderen, is **mental mapping**. Via tekentechnieken, gebruik van foto's... kunnen kinderen en jongeren aangeven hoe zij hun verkeerstrajecten beleven en zich daarin bewegen. Hieruit kan een beter gefundeerde visie ontstaan op de eigenheid van verplaatsingsgedrag van kinderen. Dit verplaatsingsgedrag wordt bij voorkeur ingekaderd in globale mobiliteitskeuzes.

### **Technische maatregelen**

Een aantal technische maatregelen kunnen nog veel uitdrukkelijker afgestemd worden op het gebruik van bepaalde routes door kinderen. Enkele voorbeelden:

- **een aangepaste haaghoogte bij oversteekplaatsen**  
De technische infofiches uit het [werkboek schoolomgeving](#) geeft het belang van een zo'n aangepaste haaghoogte aan bij oversteekplaatsen. Tegelijk geeft het werkboek aan dat voor een aanpassing van deze haaghoogte naar kinderen toe geen specifieke kwantitatieve normen bestaan.
- **een minimale afstand bij parkeren aan schoolpoorten of oversteekplaatsen**  
Het werkboek schoolomgeving behandelt het gevaarlijk of hinderlijk parkeren aan schoolpoorten of oversteekplaatsen. Maar ook hier nog geen uitdrukkelijke richtlijn over een minimale afstand die moet gerespecteerd worden.

- **kleine verkeerslichten, op ooghoogte van kinderen of fietsers** (zoals in Frankrijk)  
In het werkboek schoolomgeving vinden wij deze suggestie niet terug omdat dit behoort tot federale verkeerswetgeving. Overleg en afstemming tussen de bevoegdheidsniveau's dringen zich dan ook op.

Infrastructurele ingrepen vragen een doordachte keuze en kosten dikwijls veel geld. Daardoor blijven heel wat voorstellen (zoals die van het werkboek schoolomgeving) een te vrijblijvende keuze voor schoolbesturen of lokale overheid.

### **Wet, decreet en middelen**

Wil men dat de kindnorm in het verkeer een plaats verwerft als indicator en ijkpunt voor de rechten van kinderen, dan zal de overheid **een wettelijke en decretale verankering, meer inhoudelijke omkadering en de nodige financiële ondersteuning** moeten voorzien.

---