



Mobiliteitsraad van Vlaanderen
Wetstraat 34-36
1040 Brussel

Contactpersoon: Raf Verbruggen
Tel: 02 551 13 93
E-mail: raf.verbruggen@ambrassade.be
Datum: 17 januari 2014
Plaats: Brussel

Advies mobiliteitsplan Vlaanderen

Geachte,

De Vlaamse Jeugdraad bracht op 8 januari een advies uit op het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (advies 1401). Hierbij vindt u dit advies.

Daarnaast verwijzen wij graag naar enkele eerdere adviezen van de Vlaamse Jeugdraad waarnaar wordt verwezen in het advies Mobiliteitsplan Vlaanderen:

- Advies rijopleiding (0913)
- Advies mobiliteitsplan Vlaanderen – Informatief gedeelte (1111)
- Advies mobiliteitsplan Vlaanderen – Missie en visie (1208)
- Advies inspraak en participatie in ruimtelijke planningsprocessen (1213)
- Advies beleidsplan ruimte Vlaanderen (1219)

Deze adviezen bezorgden wij u al via email.

Indien u nog vragen heeft over het advies, mag u mij altijd contacteren.

Met vriendelijke groeten,

Lander Piccart
Voorzitter Vlaamse Jeugdraad



ADVIES 1401

Mobiliteitsplan Vlaanderen

Datum: 8 januari 2014

De Vlaamse Jeugd Raad, in vergadering op 8 januari 2014 onder voorzitterschap van Lander Piccart, en waarbij aanwezig waren:

Jo Baetens, Saskia Boonen, Lotta Coenen, Niels De Ceulaer, Dries De Smet, Nozizwe Dube, Farah Laporte, Mieke Nolf, Freek Stevens, Finn Van Dinter, Michiel Vanackere, Marie Wattiez

adviseert *unaniem* het volgende:

1.	Kies echt voor duurzame en jeugdvriendelijke mobiliteit, en realiseer die daadwerkelijk. Gebruik het STOP-principe als leidraad.	p. 2
2.	Zorg dat een sterk verbeterde vervoersautonomie van kinderen en jongeren geen dode letter blijft. Dit kan enkel door een drastische vermindering van het aantal autokilometers.	p. 3
3.	Maak werk van een samenhangend, veilig en aangenaam voetgangers- en fietsnetwerk. Doe dit op een jeugdvriendelijke manier door de realisatie van speel- of kindweefsel. Maak woonkernen autovrij of autoluw, en ontvlecht buiten de bebouwde kom.	p. 4
4.	Garandeer niet alleen een goede ontsluiting van economische knooppunten, poorten en grootstedelijke gebieden, maar van alle woonkernen. Maak deze woonkernen in de eerste plaats op een duurzame manier toegankelijk. Realiseer een goede bereikbaarheid door een doordacht ruimtelijk beleid.	p. 5
5.	Garandeer de betaalbaarheid van duurzame mobiliteit voor kinderen en jongeren.	p. 5
6.	Hou bij het verbeteren van het aanbod en de capaciteit van het (openbaar) vervoer rekening met piekmomenten en piekverbindingen voor kinderen, jongeren en jeugdwerkorganisaties.	p. 6
7.	Betrek kinderen en jongeren bij concrete mobiliteitsprojecten, zowel op lokaal als op bovenlokaal niveau.	p. 6



1 Situering

De Vlaamse overheid werkt al enkele jaren aan een nieuw mobiliteitsplan, met daarin de hoofdlijnen voor de realisatie van een duurzame mobiliteit in Vlaanderen. De Vlaamse Regering legde op 25 oktober 2013 het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen voorlopig vast. De Vlaamse Jeugdraad beantwoordt de adviesvraag van Minister Crevits, en maakt haar advies over aan de MORA die alle adviezen zal verwerken.

De Vlaamse Jeugdraad gaf al advies op het informatieve gedeelte van het Mobiliteitsplan Vlaanderen op 1 juni 2011 (advies 11/11), en op de voorlopige missie en visie van het Mobiliteitsplan op 6 juni 2012 (advies 12/08). Het huidige ontwerp van het Mobiliteitsplan bevat zowel een informatief deel als een richtinggevend deel. Het onderliggende advies focust vooral op het richtinggevend gedeelte van het Mobiliteitsplan waarin de beleidskeuzes voor de volgende decennia zijn opgenomen. Uiteraard blijven ook de punten uit de vorige adviezen geldig.

2 Advies

Het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen houdt rekening met onze vorige adviezen, en daar zijn we uiteraard blij om. De Vlaamse Jeugdraad schaart zich dan ook voluit achter het Mobiliteitsplan wat betreft het streven naar:

- een verhoogde vervoersautonomie voor kinderen en jongeren (in SD 2);
- een gewijzigde keuze van vervoer op basis van het STOP-principe en een drastische verlaging van het woon-werkverkeer per auto (in OD 3);
- samenhangende, comfortabele en veilige fiets- en voetgangersnetwerken (in OD 2);
- een verbetering van het aanbod, de capaciteit, en de multimodale afstemming bij het openbaar vervoer, met integratie van informatie, tarieven, tickets ... (in OD 1 en OD 2);
- een verbeterde mobiliteit voor mensen met functiebeperkingen en voor inkomenszwakke groepen (in SD 2);
- een drastische beperking van het aantal doden en zwaargewonden bij de meest kwetsbare verkeersdeelnemers (in SD 3);
- een verhoogde verkeersleefbaarheid en een beperking van de schade aan milieu en natuur door het verkeer (in SD 4 en SD 5);
- kwalitatieve verkeers- en mobiliteitseducatie in een traject van levenslang leren¹.

2.1 Cover oké, nu inhoud nog

Kies echt voor duurzame en jeugdvriendelijke mobiliteit, en realiseer die daadwerkelijk. Gebruik het STOP-principe als leidraad.

De Vlaamse Jeugdraad vindt het cruciaal om bovenstaande doelstellingen ook daadwerkelijk te realiseren. Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen bouwt echter verre van voldoende garanties in om deze haalbaarheid te verzekeren. Integendeel, het plan bevat verschillende doelstellingen die de verwezenlijking van een echt duurzame en jeugdvriendelijke mobiliteit in de weg staan. Zo heeft het in verhouding veel meer aandacht voor autoverkeer dan voor

¹ Zie ook het Advies van de Vlaamse Jeugdraad over de Rijopleiding van 7 oktober 2009 (Advies 09/13).



voetgangers- en fietsverkeer of openbaar vervoer. Dat is onmogelijk te verzoenen met het STOP-principe en met de realisatie van een grotere autonome mobiliteit voor kinderen en jongeren. De Vlaamse Jeugdraad vreest dan ook dat het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen niet zal leiden tot de noodzakelijke en drastische ommekeer die een duurzame mobiliteit voor Vlaanderen in 2030 en 2050 moet garanderen².

Voor ons zal het Mobiliteitsplan Vlaanderen pas haalbaar zijn als het voldoet aan volgende minimale voorwaarden:

- Zorg dat doelstellingen niet met elkaar in strijd zijn.
- Stem de operationele doelstellingen beter af op de strategische doelstellingen. Momenteel biedt de realisatie van de operationele doelstellingen geen garantie dat ook de strategische doelstellingen gehaald zullen worden.
- Zorg voor een systematische opvolging en monitoring van de realisatie van strategische en operationele doelstellingen en actielijnen. Formuleer alle doelstellingen SMART, en voorzie een nulmeting voor elke doelstelling. Dit is voor heel wat doelstellingen in het ontwerp Mobiliteitsplan nu niet het geval³.
- Formuleer ook doelstellingen en concrete acties voor de kritische succesfactoren. Schuif de verantwoordelijkheid niet af, want de Vlaamse Overheid heeft op heel wat van deze kritische succesfactoren (maatschappelijk draagvlak, technologische innovaties, ruimtelijke organisatie ...) een grote en directe impact.
- Zorg voor een goede afstemming met andere beleidsniveaus, beleidsvelden en mobiliteitsactoren (waaronder de NMBS), zodat beslissingen van deze andere domeinen en niveaus (Europees, federaal, lokaal) bijdragen tot de realisatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen in plaats van dit te hypothekeren. Voorzie indien nodig voldoende middelen voor gemeenten en provincies, zodat zij als volwaardige partners mee het Vlaamse mobiliteitsbeleid kunnen realiseren. Werk aan een naadloze grensoverschrijdende mobiliteit door intensief samen te werken met Brussel, Wallonië en de buurlanden.
- Schuif moeilijke beslissingen en maatregelen niet op de lange baan.

De Vlaamse Jeugdraad vraagt om echt te kiezen voor duurzame en jeugdvriendelijke mobiliteit. Gebruik het STOP-principe als leidraad bij het maken van deze keuzes, en bij het toekennen van budgetten aan doelstellingen en acties.

2.2 Drastische vermindering van het aantal autokilometers

Zorg dat een sterk verbeterde vervoersautonomie van kinderen en jongeren geen dode letter blijft. Dit kan enkel door een drastische vermindering van het aantal autokilometers.

Voor kinderen en jongeren wordt het steeds moeilijker om zelfstandig aan het verkeer deel te nemen. De hoofdoorzaak is de enorme toename van het autogebruik gedurende de laatste vijftig jaar. In dezelfde periode is de autonome mobiliteit van kinderen en jongeren sterk afgenomen, en dit heeft een grote impact op hun levenskwaliteit en die van hun ouders⁴. Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft aandacht voor deze problematiek, maar de Vlaamse Jeugdraad wil zeker zijn dat een verbeterde vervoersautonomie van kinderen en jongeren geen dode letter blijft.

² Zonder deze drastische ommekeer zal bijvoorbeeld de doelstelling "komen tot een gewijzigde keuze van vervoerswijze waarbij het autogebruik bij woon-werkverkeer sterk daalt" niet gehaald worden. Hoewel deze doelstelling ook al is opgenomen in het Pact 2020, is het autogebruik sinds de lancering van het Pact niet gedaald.

³ Zo bestaat er voor het "Streefdoel voor 2030: Kinderen, jongeren, ouderen en mensen met een functiebeperking kennen een sterk verbeterde zelfstandige mobiliteit" (in SD 2) geen nulmeting. Onderzoek zal dus nodig zijn om de huidige toestand in kaart te brengen.

⁴ Van Gils, J., et al., 2007. *Vervoersafhankelijkheid en vervoersautonomie van kinderen (10-13 jaar)*. Brussel, Federaal Wetenschapsbeleid.



Een drastische vermindering van het autogebruik is noodzakelijk. Beperk die niet tot het woon-werkverkeer (zoals voorzien in het ontwerpplan)⁵, maar realiseer ook een belangrijke daling van het aantal afgelegde kilometers per auto in het recreatief verkeer. Dit recreatief verkeer kent een sterke toename, en zal in de toekomst mogelijk belangrijker worden dan het woon-werkverkeer⁶. Ook het goederenvervoer via de weg zorgt voor steeds meer overlast zoals congestie, luchtvervuiling, en verkeersonleefbaarheid. In het mobiliteitsplan profileert Vlaanderen zich als een logistieke draaischijf, en dat heeft uiteraard grote ecologische, maatschappelijke en ruimtelijke gevolgen. Om deze maatschappelijke kosten te kunnen dragen vragen wij om deze externe kosten te internaliseren en om sterk in te zetten op innovatieve duurzame technologieën en toepassingen⁷.

Het toenemende wegverkeer beperkt niet alleen de autonomie van kinderen en jongeren, maar zorgt ook voor schadelijke verkeersemisseries. De maatregelen omtrent verkeersemisseries in het ontwerpplan gaan uit van Europese doelstellingen. Maar voor een dichtbevolkt gebied als Vlaanderen zijn die niet ambitieus genoeg⁸. Bovendien zijn kinderen extra gevoelig voor de gezondheidseffecten van deze uitstoot. De Vlaamse Jeugdraad vraagt om in het Mobiliteitsplan strengere normen omtrent verkeersemisseries op te nemen, die kinderen garanderen dat ze kunnen opgroeien in een voor hen gezonde leefomgeving⁹. Voorzie ook voldoende middelen om deze normen nu al te halen en te handhaven, en wacht niet tot 2030 of 2050.

2.3 Een samenhangend, veilig en aangenaam voetgangers- en fietsnetwerk

Maak werk van een samenhangend, veilig en aangenaam voetgangers- en fietsnetwerk. Doe dit op een jeugdvriendelijke manier door de realisatie van speel- of kindweefsel. Maak woonkernen autovrij of autoluw, en ontvecht buiten de bebouwde kom.

De Vlaamse Jeugdraad is tevreden over de aandacht van het Mobiliteitsplan voor aantrekkelijke, veilige en samenhangende fietspaden- en voetpadennetwerken. Ontvechten is daarbij de boodschap, vooral buiten de bebouwde kom. Zo moeten fietsers en voetgangers zich zo weinig mogelijk langs gewestwegen of drukke lokale wegen verplaatsen, maar kunnen ze gebruik maken van aangename en veilige alternatieve routes (trage wegen, fietsstraten ...). In stedelijke gebieden en dorpskernen daarentegen moeten straten en pleinen ingericht worden als shared spaces¹⁰, waarin de auto 'te gast' is, en waarin voetgangers en fietsers opnieuw een meer prominente plaats krijgen in het straatbeeld. Maak woonkernen dus autovrij of autoluw. Maak autobestuurders zich er ook van bewust dat de straat niet enkel hen toebehoort.

Werken aan speel- of kindweefsel is een uitstekende manier om voetgangers- en fietsnetwerken op een jeugdvriendelijke, planmatige en doordachte manier te realiseren¹¹. Een speelweefsel is een netwerk van plekken die van betekenis zijn voor kinderen en jongeren (scholen, jeugdbewegings-lokalen, speelplekken ...) en de verbindingen tussen deze plekken. De nadruk ligt niet alleen op de veiligheid maar ook op de belevingswaarde van deze verbindingen. Straten en pleinen zijn namelijk veel meer dan functionele verkeersruimtes. Het zijn tegelijkertijd ook verblijfsruimtes en plaatsen voor ontmoeting, ontspanning, spel ... Deze integrale benadering van openbare ruimte

⁵ Het ontwerp Mobiliteitsplan blijft vaag over hoe dit te realiseren (zie bijvoorbeeld actielijn 20 over de principes 'de vervuiler betaalt' en 'de gebruiker betaalt').

⁶ Zie in dit verband de publicatie van vzw Trage Wegen over *Duurzaam recreatief verkeer in de praktijk. Slimme investeringen, straffe resultaten*.

⁷ Een goed voorbeeld is het gebruik van de fiets voor stedelijke distributie (fietscargos).

⁸ De huidige Europese normen zijn heel wat minder streng dan de normen inzake verkeersemisseries opgelegd door de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO).

⁹ In dit kader verwijzen wij naar de *kindnorm* van de Gezinsbond.

¹⁰ Hamilton-Baillie, B., 2008. "Shared Space: Reconciling people, places and traffic". *Built Environment*, 34 (2), 161-181.

¹¹ Voor meer informatie over speel-, kind-, of verbindingweefsel (verschillende auteurs hanteren verschillende termen), zie www.groenspeelweefsel.be. Verschillende steden en gemeenten zijn al jaren met speelweefsel bezig (voor Gent: <http://www.gent.be/eCache/THE/1/69/954.cmVjPTE3NjMwNQ.html>).



ontbreekt jammer genoeg in het ontwerp Mobiliteitsplan. Omdat de doorstroombaan van onze wegen de laatste decennia steeds dominanter is geworden, vraagt de Vlaamse Jeugdraad om dit terug meer in evenwicht te brengen met de verblijfsfunctie van de openbare ruimte.

2.4 Duurzaam ontsloten woonkernen

Garandeer niet alleen een goede ontsluiting van economische knooppunten, poorten en grootstedelijke gebieden, maar van alle woonkernen. Maak deze woonkernen in de eerste plaats op een duurzame manier toegankelijk. Realiseer een goede bereikbaarheid door een doordacht ruimtelijk beleid.

Het Mobiliteitsplan maakt meermaals de strategische keuze om in de eerste plaats te focussen op de goede bereikbaarheid van economische knooppunten en poorten (luchthavens, zeehavens, HST-stations ...) en grootstedelijke gebieden (Brussel, Antwerpen en Gent). De Vlaamse Jeugdraad vraagt om niet alleen in te zetten op de bereikbaarheid van zulke toplocaties, maar ook dorpskernen en steden op een duurzame manier (te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer) op het mobiliteitsnetwerk aan te sluiten.

Eén van de struikelblokken voor een gegarandeerde goede bereikbaarheid in Vlaanderen is het gebrek aan een goede ruimtelijke ordening, waardoor verschillende functies (wonen, werken, vrije tijd ...) zich vaak op grote afstand van elkaar bevinden. Hierdoor verplaatsen mensen in België zich opvallend meer met de auto dan in bijvoorbeeld Frankrijk of Nederland¹². Het is dan ook heel belangrijk om de beleidsvelden mobiliteit en ruimtelijke ordening aan elkaar te koppelen. Beslissingen op vlak van ruimtelijke ordening zijn niet altijd doordacht. De Vlaamse Jeugdraad wil een verdere hypotheek op onze toekomstige mobiliteit vermijden. Daarom vragen wij dat het Mobiliteitsplan een aantal principes oplegt aan het ruimtelijk beleid, zoals densiteit, nabijheid, kleinschaligheid, concentratie van bebouwing op plekken die gemakkelijk op een duurzame manier te bereiken zijn¹³... Maak deze principes ook afdwingbaar bij concrete ruimtelijke ordeningsprojecten.

2.5 Betaalbaar vervoer

Garandeer de betaalbaarheid van duurzame mobiliteit voor kinderen en jongeren.

Het ontwerp Mobiliteitsplan streeft naar een betaalbare mobiliteit voor inkomenszwakke groepen tegen 2030, ondanks de te verwachten kostenstijgingen. Kinderen en jongeren – te definiëren van 0 tot 30 jaar – behoren volgens de Vlaamse Jeugdraad tot de risicogroepen. De voorbije tien jaar is kinderarmoede in Vlaanderen verdubbeld, en we zien dat in de steden heel wat kinderen omwille van financiële drempels bijvoorbeeld zelfs geen fiets meer hebben. Wij vragen dan ook extra maatregelen voor kinderen en jongeren die in armoede leven.

Kinderen en jongeren kunnen vandaag gratis of aan voordeeltarieven gebruik maken van het openbaar vervoer. De Vlaamse Jeugdraad vraagt om deze voordeeltarieven voor kinderen en jongeren minstens te behouden en zelfs uit te breiden. Ze bieden niet alleen een garantie op basismobiliteit van kinderen en jongeren, maar stimuleren hen ook om

¹² "In 2010 reed de Belg gemiddeld 7 616 km als autobestuurder, dat is 15% meer dan de gemiddelde Europeaan, 20% meer dan de Fransen en 24% meer dan de Nederlanders". Thys, B., 2012. *Kilometers afgelegd door Belgische voertuigen in het jaar 2010*. Brussel, Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

¹³ Meer over de visie van de Vlaamse Jeugdraad op ruimtelijke ordening en de relatie met mobiliteit vind je in het advies Beleidsplan Ruimte Vlaanderen van 5 december 2012 (12/19). Zie ook Cervero, R., Kockelman, K., 1997. "Travel demand and the 3Ds: Density, diversity and design". *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2 (3), 199-219.



voor duurzame verplaatsingen te kiezen, zowel tijdens hun jeugd als later als volwassene. Het feit dat meer dan zeventig procent van de Vlamingen zelden of nooit gebruik maakt van het openbaar vervoer toont aan hoe belangrijk het is dat kinderen en jongeren leren de bus en de trein te gebruiken¹⁴.

Ook volwassenen moeten gestimuleerd worden om zich duurzaam te verplaatsen. Maar momenteel is het vaak nog steeds goedkoper om de auto te nemen dan de bus of de trein. De Vlaamse Jeugdraad vraagt daarom om duurzame verplaatsingen altijd en voor iedereen goedkoper te maken dan autoverplaatsingen.

2.6 Openbaar vervoer op maat van kinderen en jongeren

Hou bij het verbeteren van het aanbod en de capaciteit van het (openbaar) vervoer rekening met piekmomenten en piekverbindingen voor kinderen, jongeren en jeugdwerkorganisaties.

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen reduceert personenmobiliteit vaak tot woon-werkverkeer, waardoor onder meer woon-schoolverplaatsingen en recreatief verkeer onderbelicht blijven. Net deze vormen van mobiliteit zijn heel belangrijk voor kinderen en jongeren.

De Vlaamse Jeugdraad vraagt dan ook om in het Mobiliteitsplan te werken aan voldoende capaciteit en aanbod aan openbaar vervoer en aan fiets- en voetpaden op piekverbindingen en piekmomenten voor kinderen, jongeren en hun organisaties.

Voorzie daarom voldoende aanbod, frequentie en capaciteit in het openbaar vervoer voor onder meer:

- woon-schoolverkeer;
- studentenverkeer naar en van studentensteden (in de eerste plaats op zondagavond en op vrijdag);
- verkeer van kinderen en jongeren naar en van vrijetijdsplekken (sportclub, jeugdhuis ...);
- recreatief verkeer tijdens (weekend)avonden en nachten, zodat jongeren veilig uit kunnen gaan. Hoewel dit aanbod momenteel onvoldoende is en bovendien onder druk staat door besparingen, besteedt het ontwerpplan nauwelijks aandacht aan deze problematiek;
- mobiliteit van jeugdverenigingen en andere jeugdige groepen naar recreatiedomeinen, kampplaatsen en andere vrijetijdsplekken tijdens het weekend en in de vakanties.

De Vlaamse Jeugdraad vraagt daarom aan de overheid om meer te investeren in openbaar vervoer, zodat het openbaar vervoer volwaardig kan concurreren met de auto.

2.7 Inspraak in concrete mobiliteitsprojecten

Betrek kinderen en jongeren bij concrete mobiliteitsprojecten, zowel op lokaal als op bovenlokaal niveau.

In de inleiding tot het Mobiliteitsplan lezen we dat het participatiebeginsel een van de basisprincipes is van het Mobiliteitsdecreet en het Mobiliteitsplan. Deze participatie blijft echter grotendeels beperkt tot de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen zelf¹⁵.

¹⁴ Janssens, D., Declercq, K., Wets, G., 2013. *Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.4 (2011-2012). Verkeerskundige interpretatie van de belangrijkste tabellen (Analyserapport)*. Hasselt, Instituut voor Mobiliteit.



Het ontwerpplan erkent het belang van breed overleg, participatie en het streven naar een gedeeld eigenaarschap over concrete mobiliteitsprojecten of andere beleidsbeslissingen rond mobiliteit om het draagvlak bij de bevolking te verhogen, maar koppelt hier verder geen concrete doelstellingen aan. Nochtans zijn inspraak en participatie een actieve vorm van sensibilisering en bewustmaking. Bovendien kan het bevragen van kinderen en jongeren, als kwetsbare verkeersdeelnemers, een manier zijn om duurzame mobiliteit en het STOP-principe meer gewicht te geven in de maatschappelijke discussies.

De Vlaamse Jeugdraad vraagt om in het Mobiliteitsplan een mechanisme te voorzien dat inspraak, participatie en mede-eigenaarschap van kinderen en jongeren bij concrete mobiliteitsprojecten op lokaal en bovenlokaal vlak garandeert. Deze participatie moet op maat van kinderen en jongeren georganiseerd worden. Ons advies inspraak en participatie van kinderen en jongeren bij ruimtelijke planningsprocessen kan hier als leidraad dienen¹⁶.

Mogelijke voorbeelden (niet-exhaustief) van concrete inspraak van kinderen en jongeren in het mobiliteitsbeleid zijn:

- Laat kinderen en jongeren knelpunten en potenties in kaart brengen bij (grote) mobiliteitsprojecten.
- Verzekert de inspraak van kinderen en jongeren bij lokale mobiliteitsplannen.
- Voeg participatie van kinderen en jongeren toe als een element in de mobiliteitsconvenanten.

Onderzoek bij de aanleg van nieuwe infrastructuur en bij beleidsbeslissingen rond mobiliteit ook altijd de effecten op kinderen en jongeren, bijvoorbeeld in het kader van Kind- en jongeren-effectrapportage (JoKER).

¹⁵ Het participatietraject van het Mobiliteitsplan zelf was niet altijd even transparant. Tussen de publieksbevraging in 2011 en het openbaar onderzoek (november 2013 - januari 2014) werd er bijvoorbeeld nauwelijks of niet gecommuniceerd naar het brede publiek. Dat het ook anders kan, bewijst het participatietraject van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

¹⁶ Advies 12/13 Inspraak en participatie in ruimtelijke planningsprocessen (Vlaamse Jeugdraad, 5 september 2012).