

## **ADVIES**

# **Het thema JEUGD – VRIJE TIJD – MOBILITEIT op de politieke agenda**

*Het jeugdhuis, de grote markt, het park, de sporthal, de lokalen van de jeugdbeweging, ... kinderen en jongeren trekken er graag naartoe. Ze doen dit veelal met de fiets of te voet. Maar het beleid hieromtrent is niet altijd afgestemd op deze doelgroep. De Vlaamse Jeugdraad vraagt aan de Vlaamse Overheid om het thema jeugd – vrije tijd – mobiliteit op de politieke agenda te zetten door hiervoor een verantwoordelijke aan te stellen en door het mobiliteitsconvenant uit te breiden.*



<b>VLAAMSE JEUGDRAAD</b>	
<b>9 april 2008</b>	<b>ADVIES 08/06</b>

## **Advies Het thema JEUGD – VRIJE TIJD – MOBILITEIT op de politieke agenda**

De Vlaamse Jeugdraad in vergadering op 9 april 2008 onder voorzitterschap van Stefaan Marien en waarbij aanwezig waren:

Yasmin Bhatti, Lien Boutsen, Lieven Casteels, Dries De Wit, Stéphanie Dangreau, Toon Fonteyne, Barbara Fruyt, Bruno Houthoofd, Kurt Janssens, Abderrahim Lahlali, Barbara Poppe, Elizabeth Van der Plaetsen, Tess Van Deynse, Eva Vereecke, Bram Vermeiren, Hanne Vermeiren, Laura Wauters

Brengt *unaniem* het volgende advies uit:

### **1. Inleiding**

---

Een van de acties die de Vlaamse Regering in de beleidsrotonde mobiliteit van het Vlaams Jeugdbeleidsplan 2006-2009 vooropstelt, is dat ze zal onderzoeken of module 10 van het mobiliteitsconvenant uitgebreid kan worden naar andere jeugdspecifieke plaatsen. Als lokale besturen op dit ogenblik module 10 uit het mobiliteitsconvenant aangaan, krijgen ze subsidies van de Vlaamse Overheid om de omgeving rond scholen (aan of in de nabijheid van gewestwegen) aan te leggen of herin te richten (infrastructuurinterventies).

Tot nog toe heeft de Vlaamse Jeugdraad over de uitwerking van deze actie niets gehoord. Toen in juni 2007 een artikel in De Morgen verscheen over het verkleinen van de fysieke ruimte waarbinnen jongeren zich verplaatsen, namen we het initiatief om een traject op te zetten met betrekking tot bovengenoemde actie uit het Vlaams Jeugdbeleidsplan. Hierbij betrokken we een aantal experts(organisaties) op dit vlak: Mobiel 21 vzw, Trage Wegen vzw, Vlaamse Stichting Verkeerskunde alsook het departement mobiliteit.

Dit traject mondt nu uit in een advies met twee voorstellen die we aan de minister van Jeugd en de minister van Mobiliteit voorleggen. Twee voorstellen voor de Vlaamse Overheid om het lokale niveau te ondersteunen in hun mobiliteitsbeleid naar kinderen en jongeren in de vrije tijd.

Ook bij de minister van Mobiliteit, Kathleen Van Brempt, bemerken we betrokkenheid met de doelgroep kinderen en jongeren. Zo lezen we in haar Verkeersveiligheidsplan dat jongeren een belangrijk punt van zorg vormen. Bijna de helft van alle verkeersdoden valt in de leeftijdscategorie tussen 16 en 34 jaar. Ze vestigt ook veel aandacht op de verkeerseducatie.

Bovendien stelt de minister dat er tegen 2015 jaarlijks maximaal 250 doden mogen vallen op de Vlaamse wegen wanneer we de doelstelling van maximum 500 doden op Belgische wegen die door

de Staten-Generaal Verkeersveiligheid in 2007 werd vastgelegd, willen halen. Om dit te bereiken, zijn er nog heel wat inspanningen nodig. Ook van de Vlaamse Overheid zelf en ook voor de doelgroep kinderen en jongeren.

## **2. Het belang voor kinderen en jongeren**

---

Voor de Vlaamse Jeugdraad zijn kinderen en jongeren volwaardige weggebruikers. Dit maakt hen **ervaringsdeskundig** op het vlak van mobiliteit, vanuit hun specifieke invalshoek. Bijvoorbeeld omdat ze fysiek kleiner zijn. Helaas wordt er in het mobiliteitsbeleid en bij de uitwerking van mobiliteits- en verkeersacties niet altijd voldoende stil gestaan bij de impact die zulke maatregelen hebben op kinderen en jongeren. Wegherinrichtingsprojecten worden uitgedacht en uitgetekend vanachter de voorruit van de auto's die er moeten passeren. De kans dat kinderen letterlijk en figuurlijk over het hoofd gezien worden en het gevaar dat hun specifieke behoeften daarmee hetzelfde lot ondergaan, zijn reëel.

Mobiliteit heeft bovendien invloed op alle facetten van het leven. Het **recht op mobiliteit** zorgt ervoor dat andere rechten gerealiseerd kunnen worden. Dit geldt zeker voor kinderen en jongeren.

Een goed mobiliteitsbeleid draagt bij tot de **zelfstandigheid** van kinderen en jongeren, en dat is waar we als Vlaamse Jeugdraad voor willen gaan. Kinderen en jongeren moeten zich te voet en met de (brom)fiets op een veilige, aangename en autonome manier kunnen verplaatsen. Het **kader** scheppen voor deze zelfstandigheid is een taak van de beleidsmakers. Het lokale beleid heeft een grote verantwoordelijkheid, toch ziet de Vlaamse Jeugdraad ook mogelijkheden voor de Vlaamse Overheid om op Vlaams niveau een bijdrage te leveren. Deze Vlaamse voorstellen komen aan bod in dit advies.

## **3. Het advies**

---

### **3.1 VOORSTEL 1: inzetten op JEUGD, VRIJE TIJD EN MOBILITEIT**

#### **3.1.1 Een kader**

De Vlaamse Jeugdraad vraagt dat de minister van Jeugd en de minister van Mobiliteit expliciet inzetten op het thema JEUGD, VRIJE TIJD & MOBILITEIT.

Waarover gaat dit thema voor ons? Het gaat over de woon-jeugdplekverplaatsingen en jeugdplek-jeugdplekverplaatsingen van kinderen en jongeren. Met daarin een sterke focus op stappen en fietsen. We benadrukken de duurzaamheid en zelfstandigheid van de verplaatsingen.

Een kader om met dit thema op lokaal niveau aan de slag te gaan, kunnen de (jeugd)vervoerplannen worden, gelijkaardig met de schoolvervoerplannen die hoog op de agenda staan in Vlaanderen. Dit kader is breed omdat er op een geïntegreerde manier wordt gewerkt aan informatie, sensibilisering, educatie, (duurzame) vervoersorganisatie en infrastructuur.

Schoolvervoerplannen brengen in kaart hoe leerlingen naar school komen, langs welke wegen dat gebeurt en waar er knelpunten zitten in die trajecten. Hieraan wordt een actieplan gekoppeld om zoveel mogelijk leerlingen op een duurzame manier naar de school te laten komen. Schoolvervoerplannen worden in principe opgemaakt door de school (leerlingen, leerkrachten, oudercomité) met de steun van de lokale overheid.

We zetten enkele voordelen op een rij die verbonden zijn aan deze aanpak:

- De aanpak is totaal. De hele vervoerproblematiek rond dit thema kan in kaart gebracht worden.
- Op basis van een grondige inventarisatie wordt naar alternatieven gezocht.
- De rechtstreeks betrokkenen kunnen hierbij zelf specifieke problemen aandragen en oplossingen voorstellen.
- Het plan en de acties worden dus ontwikkeld op basis van gebruikersinformatie.
- Verschillende partners zitten samen rond de tafel.
- Het zet autoritten om in verplaatsingen te voet, met de fiets en eventueel met het openbaar vervoer.
- Maatregelen worden uitgewerkt op korte en lange termijn.

De ideeën achter de vervoerplannen zijn reeds uitgewerkt op schoolniveau. Een hertaling van methodieken en bekendmakings- en sensibiliseringsmateriaal op vrijetijdsvlak is nodig. Een beleidssuggestie die we er hier graag aan toevoegen is het geïntegreerd aanpakken van plannen met betrekking tot scholen en jeugdplekken. Het lijkt ons een goede zaak dat lokale besturen gestimuleerd worden om beide zaken op elkaar af te stemmen of in elkaar te passen.

### 3.1.2 Bestaand materiaal

Er bestaan heel wat initiatieven van verschillende organisaties die betrekking hebben op de plaats van kinderen en jongeren in het mobiliteitsbeleid. Dit kan bijvoorbeeld gaan over participatie van deze doelgroep in mobiliteitsprojecten en over inspanningen om de verkeersveiligheid te verhogen. De aandacht voor kinderen en jongeren in deze initiatieven, methodieken en regelgeving wordt meestal gelinkt aan de school-woonmobiliteit. Dit wordt door beide ministers zelf aangegeven in de brochure jeugdlokalen en verkeersveiligheid.<sup>1</sup> Daarin wordt ook aangegeven dat 70% van de ongevallen met kinderen en jongeren gebeurt tijdens andere verplaatsingen dan school-woonverkeer.

Bovendien zijn de initiatieven en methodieken die reeds betrekking hebben op de vrije tijd zeer versnipperd en beperkt. We denken hierbij aan de bovenvermelde brochure over jeugdlokalen en verkeersveiligheid en objectief 4.2 uit het Belgisch Actieplan voor de veiligheid van kinderen 2007-2017<sup>2</sup> ("mobiliseren van lokale besturen en jeugdwerkers om projecten rond verkeersveiligheid in het jeugdwerk als prioriteit te nemen"). De beperktheid zien we vooral in de gerichtheid op jeugdwerk en jeugdlokalen. Voor ons gaat dit thema veel breder. Het gaat over formele en informele speel- en ontmoetingsplekken (zie verder).

### 3.1.3 Eén verantwoordelijke voor het thema

We vinden het belangrijk dat dit thema een **duidelijke plaats** krijgt en pleiten er dan ook voor dat **1 orgaan de verantwoordelijkheid** hierover krijgt. Dat orgaan kan 1 organisatie zijn (aangestuurd door een stuurgroep), maar ook een samenwerkingsverband. Een stuurgroep of een samenwerkingsverband hebben als voordeel dat er vanuit verschillende hoeken input komt. Deze verantwoordelijkheid kan niet opgenomen worden zonder **financiële ondersteuning** (personeelsinzet en werkingsmiddelen) vanuit de Vlaamse Overheid.

We zien onmiddellijk een aantal **opdrachten** voor deze verantwoordelijke:

- Een hertaling van de schoolvervoerplannen naar de jeugdvervoerplannen.
- Het uitwerken van een brochure om het lokale niveau te informeren over dit thema en de mogelijke aanpak ervan (stappenplan).
- Het verzamelen van alle initiatieven, methodieken, instrumenten en goede voorbeelden op het vlak van dit thema of aanverwante thema's.
- Eventueel hertalen van deze voorbeelden.
- Eventueel uitwerken van nieuwe methodieken.
- Verspreiden van deze voorbeelden naar lokaal niveau (gekoppeld aan de brochure).
- Ondersteunen van projecten die lokaal starten.
- Pleiten voor en nadenken over de werking van een projectenpot voor lokale projecten (vergelijk met het project 'Duurzaam naar school' van minister Vandenbroucke en minister Van Brempt)

→ Samengevat is de taak van deze verantwoordelijke het **verzamen, hertalen en uitwerken** van gepaste informatie en methodieken, hierover **communiceren en sensibiliseren** naar het lokale niveau en **ondersteuning bieden** aan het lokale niveau.

De organisaties die meewerkten aan ons traject zijn bijzonder enthousiast over dit thema en zeker bereid zich hier mee achter te zetten.

Binnen dit algemene kader past ook de uitbreiding van het mobiliteitsconvenant. We maken er een apart voorstel van omdat het een afgeronde en duidelijke vorm heeft.

## **3.2 VOORSTEL 2: Uitbreiding mobiliteitsconvenant**

---

<sup>1</sup> Jeugdlokalen en verkeersveiligheid, Maak werk van een verkeersveilige omgeving van jeugdlokalen, Locomotief, 2005

<sup>2</sup> Belgische Actieplan voor de veiligheid van kinderen 2007-2017, OIVO, 2007, p 81

### 3.2.1 Het mobiliteitsconvenant?

Het mobiliteitsconvenant is een vrijwillige overeenkomst tussen de Vlaamse Overheid en lokale openbare besturen. Het convenant wordt afgesloten om een vooraf omschreven resultaat te bereiken. De doelstellingen van het mobiliteitsconvenant zijn het verhogen van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het beheersen van de vervoersvraag.

Het mobiliteitsconvenant bestaat uit een moederconvenant met daarnaast een of meerdere 'modules'. In het **moederconvenant** worden de algemene afspraken vastgelegd. Het is m.a.w. de intentieverklaring van de ondertekenende partners om samen te werken om voor die gemeente(n) de mobiliteitsproblemen planmatig en multimodaal aan te pakken. Een gemeente die een moederconvenant getekend heeft, kan (afhankelijk van de noden) **projecten** ter uitvoering van het mobiliteitsplan realiseren. Deze projecten moeten kaderen binnen een **module**.

Het mobiliteitsconvenant is hiermee sterk actiegericht. De Vlaamse Jeugdraad benadrukt echter het belang van een lokale visie op mobiliteit en een grondige probleemanalyse alvorens over te gaan tot acties. De planmatige en multimodale aanpak van mobiliteitsproblemen binnen het convenant is voor ons een goede manier. Deze acties moeten voor ons passen binnen de visie op mobiliteit en deze acties moeten eveneens goed onderbouwd zijn. Het uitvoeren van zichtbare, snel te realiseren acties is makkelijk, maar biedt niet altijd de beste oplossing voor de mobiliteit van kinderen en jongeren. Zo konden we recent in de krant lezen (De Standaard, 1 april 2008) dat het aantal verkeersongevallen met gewonden in het algemeen daalt waar een rotonde wordt aangelegd, maar dat voor fietsers hier het tegendeel geldt. Ze worden sneller het slachtoffer van een ongeval dan voorheen.

### 3.2.2 Huidige mogelijkheden voor jeugd en vrije tijd binnen mobiliteitsconvenant

Binnen de huidige modules van het mobiliteitsconvenant zijn er reeds mogelijkheden om te werken rond jeugd en jeugdplekken.

Module 15 gaat over flankerende maatregelen. Via deze module kan werk gemaakt worden van sensibilisering, participatieprojecten, communicatie,... In deze module kan de link jeugd en mobiliteit zeker gemaakt worden. Maar hierin zijn geen infrastructurele maatregelen mogelijk.

Module 14 (aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur voor tewerkstellings-, winkel- en/of dienstenzones van bovenlokaal belang) werd uitgebreid voor de aanpak van sportinfrastructuur van bovenlokaal belang. De vraag hierbij is nog maar of onze doelgroep ook betrokken zal worden bij de aanleg of herinrichting.

Daarnaast kunnen gemeentes altijd investeren in jeugdplekken en hun omgeving (los van steun van de Vlaamse Overheid).

### 3.2.3 Uitbreiding voor jeugd en vrije tijd binnen mobiliteitsconvenant

De Vlaamse Jeugdraad pleit ervoor om de mogelijkheden in het convenant te verruimen wat betreft jeugd en jeugdplekken. We vinden het een leemte in het huidige convenant dat heraanleg van omgevingen rond jeugdplekken niet is opgenomen, waar dat in module 10 wel het geval is voor omgevingen rond scholen. Jongeren verplaatsen zich niet enkel naar de school, ze verplaatsen zich naar de meest uiteenlopende plekken die ze leuk vinden en waar ze zich goed voelen.

De uitbreiding naar jeugdplekken vinden we, na de focus op scholen in module 10, een logische stap. We benadrukken nogmaals dat dit idee bovendien reeds opgenomen was in het Vlaams Jeugdbeleidsplan 2006-2009.

#### *Minimale actie*

We vinden de opname van heraanleg van omgevingen rond jeugdplekken een minimum van **actie** dat de Vlaamse Overheid kan ondernemen om aandacht te hebben voor de mobiliteit van jongeren in de vrije tijd. We zien niet alle heil in een uitbreiding van module 10 omdat in de aanpak van het convenant er reeds een aantal beperkingen vervat zijn. De ligging aan of nabij gewestwegen is er één van. Met deze beperking zal men ook in de toekomst rekening moeten houden, precies daarom kaderen we dit voorstel in het meer omvattende voorstel 1.

Niet alle heil, maar wel een minimale actie waarmee de Vlaamse Overheid kan laten zien begaan te zijn met dit thema.

We vinden het vooral onze taak om aan te geven dat er op dit vlak een leemte maar tegelijk een mogelijkheid is binnen het convenant. De concrete uitwerking laten we over aan de taskforce rond het mobiliteitsconvenant. Toch bieden we graag onze medewerking aan.

Bovendien doen we hier al een suggestie voor de definiëring van jeugdplek.

#### *Jeugdplek*

Jeugdplekken zijn formele en informele **speel- en ontmoetingsplekken**.

- Het gaat over structurele speel- of ontmoetingsplaatsen (kinderen en/of jongeren komen er op regelmatige tijdstippen bij elkaar),
- in de sfeer van de vrije tijd,
- met bijzondere aandacht voor jeugdorganisaties.

Bovendien pleiten we voor de betrokkenheid van jeugdactoren (jeugdraad, jeugddienst, kinderraad, jeugdorganisaties, ...) in de inventarisatie en de bepaling van aan te pakken jeugdplekken. Zij kunnen zeker suggesties doen in verband met de noden die zij ter plekke ervaren.

Opdat gemeentes ermee aan de slag zouden gaan, kunnen jeugdactoren ook enkele soorten plekken bepalen waarmee gestart kan worden (bv. jeugdlokalen en jeugdhuizen).

Ter indicatie geven we een lijst met voorbeelden mee.

Formele speel- en ontmoetingsplaatsen	Informele speel- en ontmoetingsplaatsen
Bibliotheek	Bushalte
Culturele plekken (museum, cultureel centrum,...)	Marktplaats
Jeugdlokalen	Ingang winkelcentrum
Jeugdhuizen	Groene plekken
Bos – groene plekken	Trage wegen
Sportplaatsen (voetbalveld, sporthal, zwembad)	

### **3.2.4 Jeugdvervoerplannen en mobiliteitsconvenant**

In het licht van het algemene kader betekent dit dat voor jeugdplekken die gelegen zijn aan een gewestweg of tot op 200 meter daarvandaan binnen de jeugdvervoerplannen acties rond infrastructuur opgenomen kunnen worden. Deze infrastructuur acties kunnen dan gesubsidieerd worden via het mobiliteitsconvenant.

## **4. Besluit**

---

In dit advies kaarten we een leemte in het beleid aan met betrekking tot de verplaatsingen (voornamelijk al stappend en fietsend) van kinderen en jongeren in hun vrije tijd. We vragen aan de Vlaamse Overheid, aan de minister van Mobiliteit en de minister van Jeugd, om dit thema aan te pakken. Hoewel het thema zich zeer lokaal afspeelt zien we voor een aantal mogelijkheden waarmee zij kunnen bijdragen aan het beleid op dit vlak.

- We vragen om het thema JEUGD – VRIJE TIJD – MOBILITEIT te kaderen binnen de vervoerplannen. Hierdoor krijgen vijf verschillende aspecten aandacht, m.n. informatie, sensibilisatie, educatie, (duurzame) verkeersorganisatie en infrastructuur. Waar mogelijk kan er geïntegreerd gewerkt worden met de schoolvervoerplannen.
- Ten tweede vragen we dat de Vlaamse Overheid een verantwoordelijke voor dit thema aanstelt. Taken voor deze verantwoordelijke zijn het verzamelen, hertalen en uitwerken van gepaste informatie en methodieken, het communiceren van deze info en het sensibiliseren van het lokale niveau over dit thema, alsook het ondersteunen van het lokale niveau. Hiervoor moeten de nodige personeels- en werkingsmiddelen vrijgemaakt worden.
- Tot slot pleiten we ervoor om in het mobiliteitsconvenant de mogelijkheid op te nemen om de omgeving rond jeugdplekken heraan te leggen. We vinden dit in het huidige convenant een leemte.

Op deze manier hopen we dat kinderen en jongeren zich op een meer aangename en veilige manier naar hun favoriete plekken kunnen bewegen!