



Jeugd – Mobiliteit

Uitgangspunt

De Vlaamse Jeugdraad ging aan tafel zitten met enkele middenveldorganisaties uit de **jeugdsector en de mobiliteitssector** (Kind en Samenleving, Karuur, Vereniging Vlaamse Jeugddiensten en -consulenten, Mobiel21). Doel? De nieuwe Vlaamse Regering, en meer concreet minister van Mobiliteit, mevrouw Hilde Crevits (CD&V), en minister van Jeugd, de heer Pascal Smet (SP.A) te laten weten wat kinderen en jongeren denken over mobiliteit. Hoe belangrijk is dit thema voor deze doelgroep, en hoe moeten de nieuwe ministers hun beleid in dit kader verder vorm geven? Een geoptimaliseerde relatie tussen de sectoren jeugd en mobiliteit staat voor ons hoog op de agenda. Kinderen en jongeren hebben een eigen kijk op en behoefte aan mobiliteit. We hopen dat hun stem in de toekomst meer aan bod komt in de wereld van verkeer en mobiliteit.

Kinderen en jongeren in de samenleving

Kinderen en jongeren zijn niet alleen belangrijk omdat ze de toekomst zijn van onze maatschappij. Ze zijn ook actoren in de huidige samenleving. Kinderen en jongeren hebben eigen competenties en meningen. Zij en zij alleen zijn **ervaringsdeskundig in het jong zijn** en vanuit deze ervaring geven zij mee vorm aan de samenleving. Zo kunnen ze ook een meerwaarde leveren voor de ontwikkeling van een kwaliteitsvol mobiliteitsbeleid. Beleidsmakers moeten deze deskundigheid erkennen en gebruiken. Hiervoor moeten kinderen en jongeren kansen krijgen, d.w.z. de nodige **instrumenten en verantwoordelijkheid** om hun stem mee in te brengen in de maatschappij. De overheden, zowel lokaal, provinciaal als Vlaams spelen hierin een actieve rol.

Kinderen en jongeren en mobiliteit

Op het vlak van **mobiliteit** hebben kinderen en jongeren **ervaringsdeskundigheid**. Ze verplaatsen zich te voet, met de fiets, de skates, de step, de bus, de tram, de trein. Maar ook met de bromfiets en de auto, als passagier of als 'oudere' jongere ook als bestuurder. Ze nemen met andere woorden **actief deel** aan het **verkeer** en de **publieke ruimte**, en dit op hun eigen(wijze) manier. We vinden het belangrijk dat ze niet op 'kindveilige' eilandjes in de openbare weg en ruimte worden gezet. Ze moeten voluit en autonoom deel kunnen uitmaken van het weefsel aan ruimtes en verplaatsingswijzen. En niet alleen om naar school te gaan. Voor deze doelgroep is zich verplaatsen vaak ook net niet in functie van een doel: **het verplaatsen op zich is een bezigheid en doel**.

Daarom willen we de nieuwe ministers aanzetten om vanuit een **positieve ingesteldheid** te vertrekken voor de verdere vormgeving van hun beleid. We vinden het te beperkt en eenzijdig om enkel de gevaren en negatieve kanten te belichten en daar op verder te werken. Al willen we daar ook helemaal niet blind voor zijn. Zich verplaatsen is voor kinderen en jongeren een **fundamenteel recht** dat die positieve aandacht verdient.

In deze tekst schetsen we de **betekenis** van mobiliteit voor kinderen en jongeren. Wat is specifiek voor hen en welke betekenis geven ze er zelf aan? Dit levert interessante aandachtspunten op voor een **kind- en jeugd vriendelijk mobiliteitsbeleid**. We sluiten af met enkele concrete voorstellen van **acties** om dit beleid te implementeren.

1. Betekenis van mobiliteit voor kinderen en jongeren

1.1 Een eigen wijze van verplaatsen

Kinderen en jongeren zijn speels, beweeglijk, avontuurlijk, ... Dat uit zich ook in de manier waarop ze in de openbare ruimte aanwezig zijn en zich verplaatsen. Mobiliteit is voor kinderen veel meer dan het functionele 'zich verplaatsen'. Ze gebruiken de openbare weg **op een heel eigen wijze** en zijn soms ook eigenwijs. Kinderen ontwikkelen hun eigen mogelijkheden en exploreren de mogelijkheden van de omgeving. Ze zien er speelaanleidingen in, zoeken sociaal contact, vinden er plezier en groeimogelijkheden in en tegelijkertijd verplaatsen zij zich. Kinderen en jongeren doen altijd meerdere zaken tegelijk ofwel in een snel tempo na elkaar, ook tijdens het zich verplaatsen.

Deze kenmerken blijven aan bod komen bij doelgerichte verplaatsingen (naar school, naar de vrijetijdsvoorziening). We kunnen dit beschouwen als een kenmerk, een kwaliteit van de mobiliteit. Deze kwaliteit is in grote mate verloren gegaan door de toenemende eenzijdige functionaliteit van het zich verplaatsen die zich o.m. uitdrukt in snelheid, haast en de automobilititeit. Deze kwaliteit verschuift met de leeftijd: naarmate kinderen ouder worden, wint de functionaliteit van hun mobiliteit aan belang. Toch blijft **het sociale aspect** erg belangrijk: het babbelen met elkaar, het bij elkaar zijn, het groep vormen, ...

Binnen het mobiliteits- en verkeersbeleid ligt de focus vandaag te eenzijdig op veiligheid. Voor kinderen die, mede omwille van de aangehaalde kwaliteit, zwakke weggebruikers zijn, is **veiligheid** enorm belangrijk. Maar tegelijk is voor deze jonge groep de **aantrekkelijkheid** van de wegen en publieke ruimtes belangrijk. De veiligste weg is niet altijd de meest aangename, niet degene waar ze speelaanleidingen vinden, niet degene die mogelijkheden biedt om te babbelen met elkaar, ... En dus niet altijd degene die vaak gebruikt wordt.

1.2 Risico's voor kinderen in de openbare ruimte en op de weg

Wij pleiten voor een hogere waardering van de kwaliteit van mobiliteit, maar hebben ook aandacht voor de risico's die kinderen lopen op de weg.

Risico's in het publieke domein hebben te maken met **verkeersveiligheid** en sociale veiligheid. Kinderen en jongeren beseffen dat zij niet zomaar een veilige plaats in het verkeer hebben. Ze zijn zich heel bewust van de risico's en ervaren verkeersrisico's als hinderlijk en stresserend. Het omgaan met die risico's is voor hen niet altijd makkelijk. Soms is het verkeer voor hen ook zonder meer levensgevaarlijk. Risico's hebben te maken met het gedrag van kinderen, de organisatie van het verkeer, de verkeersinfrastructuur en onaangepast gedrag van chauffeurs van gemotoriseerde voertuigen. De gevoeligheid voor verkeersveiligheid en voor de slachtoffers die het verkeer maakt is overduidelijk toegenomen. Dit is nodig, maar voorlopig blijft de focus hier vooral liggen op ongevalpreventie.

Er is een groeiende bezorgdheid over **sociale veiligheid**. Dit is van specifiek belang voor jongeren want niet alleen oudere mensen voelen zich onveilig. Jongeren geven zelf ook aan dat ze zich niet altijd veilig voelen in de publieke ruimte, bvb in het station of op de bus. Dat beïnvloedt hun mobiliteit in negatieve richting (geen mobiliteit of enkelvoudig voor-ruitdenken). Dit gevoel en de gevolgen ervan, worden extra versterkt door (over)bezorgde ouders.

Daarnaast speelt ook de **vaardigheid van kinderen en jongeren** mee in de risico's die zij onderweg lopen. Deze vaardigheden ontwikkelen zich gaandeweg en moeten de kans krijgen om te groeien. Ze zorgen soms voor onvoorspelbaarheid in het gedrag van kinderen en jongeren. Het is aan alle actoren op de weg om hier rekening mee te houden.

De trend om kinderen meer te isoleren in allerlei voorzieningen en om voor hen minder ruimte te voorzien in het publieke domein, moet gekeerd worden. Net daarom is het van groot belang om rekening te houden met de mobiliteit vanuit het oogpunt van kinderen en jongeren, ook in het beleid en dit door hen te betrekken.

1.3 Autonomie van mobiliteit en verplaatsingen stimuleren

Het recht op mobiliteit zorgt ervoor dat kinderen en jongeren andere rechten kunnen waarmaken. De **autonome mobiliteit** is hierbij belangrijk. Autonome mobiliteit of verplaatsingsautonomie van kinderen en jongeren wordt doorgaans gezien als 'onbegeleide mobiliteit'. Een kind dat door de moeder per auto naar de jeugdbeweging wordt gebracht, lijkt een voorbeeld van een zich niet-autonoom verplaatsend kind. Deze invulling is te eng, want het kind heeft mogelijk zelf beslist om zijn moeder te overtuigen om hem/haar met de wagen naar de jeugdbeweging te brengen. Autonome mobiliteit betekent greep hebben op de verplaatsing: eigen keuzes kunnen maken over het al dan niet begeleide karakter van de mobiliteit en de bestemming. Dit gaat over de route, het tijdstip en het vervoermiddel, maar ook over zaken die de kwaliteit van de verplaatsing bepalen, zoals het gezelschap, het veranderen van bestemming, een tussenstop.

Heel wat onderzoek toont aan dat veel en regelmatig bewegen op jonge leeftijd een gunstige invloed heeft op de **motorische ontwikkeling**. Betere motorische vaardigheden vertalen zich in een verminderde kwetsbaarheid in het verkeer. Dagelijkse beweging heeft een gunstige invloed op de **gezondheid en de fysieke conditie** van kinderen en jongeren. Dat regelmatig bewegen samenhangt met het per fiets en te voet verplaatsen ligt voor de hand. Dat zijn bovendien de vervoerswijzen die het snelst in aanmerking komen voor de niet-begeleide verplaatsing binnen de actieradius van kinderen en jongeren.

Daarnaast speelt het aspect zelfstandigheid in autonome mobiliteit een voorname rol in de ontwikkeling van de **sociale identiteit** van een kind. Kinderen worden niet alleen weerbaarder en zelfstandiger in het verkeer, bewegingsvrijheid biedt hen tevens mogelijkheden tot het leggen van sociale contacten en het ontwikkelen van sociale vaardigheden.

Het **leren omgaan met risico's** is een heel belangrijk aspect in de ontwikkeling van kinderen die nog verder reikt dan haar invloed op de motorische ontwikkeling en de ontwikkeling van een sociale identiteit. Het inschatten van en anticiperen op risico's is een gedragsvaardigheid die bijdraagt aan het beoordelingsvermogen van personen in allerlei mogelijke situaties.

1.4 Milieuvriendelijk en duurzaam

Als het jonge volkje zich onbegeleid verplaatst dan gebeurt dit voornamelijk **op milieuvriendelijke manieren**. Voor hen lijkt dit vanzelfsprekend, maar een evidentie is het zeker niet. De leeftijd waarop kinderen kunnen fietsen in een verkeersomgeving stijgt al jaren. De zogehete achterbankgeneratie blijft groeien en obese kinderen zijn niet langer een fenomeen vanuit Amerika. Fietsvaardigheidscurssussen, fietsexamens, verkeerseducatieve routes, e.a. zijn nog nooit zo populair

en nodig geweest. Het stimuleren van het zich actief en milieuvriendelijk verplaatsen blijft een noodzaak. Maar het beleid moet dit ook verder blijven stimuleren wanneer andere mogelijkheden zoals de bromfiets en auto op de proppen komen.

We pleiten niet voor een milieuvriendelijke mobiliteit ten alle kosten. We pleiten voor een **duurzame mobiliteit** volgens de principes van duurzame ontwikkeling. In deze benadering zijn de economische, ecologische en sociale aspecten van mobiliteit in evenwicht. In concreto betekent dit dat er meer aandacht moet gaan naar de ecologische en de sociale aspecten. De huidige mobiliteit en maatregelen i.v.m. mobiliteit horen de toekomstige mobiliteit niet te hypothekeren. Bovendien vereist dit dat er verder gedacht en gebouwd wordt aan een visie die de mobiliteit van alle burgers, ook in de toekomst mogelijk maakt en een visie die rekening houdt met beschikbare ruimte, belasting van het milieu, toename van bevolking, mentaliteit van de burgers,...

Vanuit een duurzame benadering van mobiliteit stelde de Vlaamse Overheid **het STOP-principe** voor als algemene beleidslijn waarbij er een rangorde van wenselijke mobiliteitsvormen is: Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers), Openbaar (en collectief) vervoer en tenslotte de Personenwagen (of privaat gemotoriseerd vervoer). We vragen dat de huidige regering krachtig verder gaat op de ingeslagen weg. Duurzame mobiliteit kan via het STOP-principe verder groeien als uitdrukkelijk beleidsdoel. Dat impliceert dat de middelen en focus niet louter op veiligheid binnen de vervoermodi, noch op het uiteindelijke doel van het behalen van een (auto-)rijbewijs gericht mogen zijn.

Tijdens KLETS! on Tour 2009 stelde de Vlaamse Jeugdraad vast dat jongeren veelvuldig gebruik maken van het **openbaar vervoer**. Om hen aan te moedigen om dit te doen en blijven doen, moet er een goed beleid zijn met de klemtoon op een **meer uitgebreid** openbaar vervoer (in ruimte en tijd) met een **prijnsbeleid** dat openbaar vervoer toegankelijk en aantrekkelijk maakt voor iedereen. Wat betreft openbaar vervoer zijn er ook aandachtspunten reizigers in groep. Jongeren reizen vaak in groep met een jeugdorganisatie. De praktische uitwerking hiervan en het huidige prijsbeleid zijn zeker voor verbetering vatbaar. Een goede afstemming tussen de verschillende netten van het openbaar vervoer is eveneens belangrijk. Deze afstemming gaat over opstapplaatsen, uurregelingen, tickets en prijzenbeleid. Er is nood aan structureel overleg tussen de bevoegde actoren en overheden.

Wat betreft het gebruik van de **auto**, vinden we het belangrijk dat jongeren op een toegankelijke manier kansen krijgen om hun rijbewijs te behalen. Tevens benadrukken we dat een rijopleiding een brede focus moet hebben, met voldoende aandacht voor brede mobiliteitseducatie en bewustwording over het (ecologische) gebruik van de wagen.

2. De overheid voert een kind- en jeugd vriendelijk mobiliteitsbeleid!

Om een kind- en jeugd vriendelijk mobiliteitsbeleid te voeren moet de overheid de betekenis van mobiliteit voor kinderen meenemen in haar beleid en in de concrete projecten en acties die ze uitwerkt. Hiervoor moet de overheid vertrekken met de ingesteldheid dat kinderen en jongeren echt een stem hebben in de vormgeving van haar beleid.

2.1 Kwaliteitsvol werken

Om een kind- en jeugd vriendelijk mobiliteitsbeleid te voeren moet de overheid in de eerste plaats een **kwaliteitsvol beleid** voeren. Een beleid, waarin men vertrekt van een grondige analyse van de situatie, waarin men vervolgens doelstellingen vooropstelt en gerichte acties op touw zet om deze doelstellingen te realiseren. Deze acties krijgen na hun uitvoering een grondige evaluatie en mogelijks een bijsturing. Zo blijft men werken in een circulair proces, en verzekert de overheid de

kwaliteit van het mobiliteitsbeleid. Dit is een proces dat **zowel op lokaal als op Vlaams niveau** grote waarde heeft.

2.2 Participatie

Overheden die hun mobiliteitsbeleid kwaliteitsvol willen aanpakken, blijven niet achter hun bureau zitten maar betrekken de bewoners van hun regio, waaronder kinderen en jongeren. **Participatie** van kinderen en jongeren is deel van en zorgt voor een kwaliteitsvol en kind- en jeugd vriendelijk mobiliteitsbeleid.

De participatie van kinderen en jongeren in de planning van de mobiliteit op diverse beleidsniveaus is nog zeer beperkt, hoewel participatie in het mobiliteitsdecreet is opgenomen. Uiteraard lenen niet alle aspecten of projecten zich hier even goed toe. Het komt erop aan om voor kinderen en jongeren de meest relevante aspecten en de juiste momenten en methodieken te selecteren. Geef het jonge volkje van meet af aan een plek in het proces. En stem hun belangen in de mate van het mogelijke af op de belangen van de andere gebruikers.

2.3 Op maat werken

Door kinderen en jongeren te laten participeren zal duidelijk worden dat dé mobiliteit van kinderen en jongeren niet bestaat. De manieren waarop kinderen en jongeren zich in de openbare ruimte verplaatsen verschillen sterk. Factoren zoals de woonomgeving, etniciteit, leeftijd, geslacht en sociaaleconomische situatie van het gezin bepalen mee de mate van zelfstandige mobiliteit en de keuze van verplaatsingswijze. **Lokaal en op maat werken** is hier de boodschap, maar doe dit wel vanuit éénzelfde participatieve visie.

2.4 Integrale visie en aanpak

Geheel van kennis en vaardigheden

De deelname aan het verkeer, je begeven in de publieke ruimte is een complexe taak geworden. Het volstaat niet om de betekenis van de verkeersborden te weten. Alle mensen die zich begeven in de publieke ruimte moeten over heel wat **vaardigheden** beschikken en zich een goede **attitude** aanmeten.

Deze kennis en vaardigheden zijn niet alleen voor kinderen en jongeren van belang. En het gaat hier ook niet om een éénmalig leerproces: het is een permanente opdracht. Iedereen die op straat komt, heeft kennis en vaardigheden nodig. Want als je beslist om op weg te gaan duiken er al snel enkele vragen op.

Met welk vervoermiddel verplaatsen wij ons? We moedigen milieuvriendelijke verplaatsingen aan. Maar om een aangepaste keuze te maken moet je kunnen kiezen. Eens je weet hoe je je kan verplaatsen, duikt een nieuwe vraag op.

Hoe gedragen wij ons in het verkeer? Eén van de vaardigheden is beheersing van de verplaatsingswijze, waarbij het gaat over de beheersing van auto's, brommers, fietsen, maar ook van het te voet gaan.

Een andere belangrijke vaardigheid is het kunnen communiceren, verbaal en non-verbaal, met andere verkeersdeelnemers. Door de toename van het verkeer en de steeds verminderende beschikbare openbare ruimte, moeten weggebruikers steeds meer en sneller met elkaar communiceren: oogcontact, gebaren, dezelfde interpretatie van situaties en hoffelijkheid spelen daarbij een grote rol.

Informatie, sensibilisatie en educatie

Dit geheel van kennis en vaardigheden moet vertaald worden naar **informatie, sensibilisatie en educatie** voor weggebruikers. Dit niet alleen voor jongeren, maar wel met specifieke aandacht voor deze doelgroep en op hun maat. Onder andere binnen het onderwijs en de rijopleiding moet er aandacht zijn voor het geheel aan kennis, vaardigheden en attitudes.

Geen eenzijdige gerichtheid op veiligheid

Een mobiliteitsbeleid vertrekt niet vanuit een eenzijdige gerichtheid op de veiligheid. Er moeten meerdere elementen in rekening gebracht worden. De **kenmerken van jonge gebruikers** in de openbare ruimte (zie betekenis van mobiliteit) moeten mee in rekening worden gebracht. Ze zijn speels, beweeglijk en avontuurlijk en zoeken dit ook op in de ruimtes die ze gebruiken.

3. Voorgestelde acties en beleidsinterventies om deze visie waar te maken

Om een **kwaliteitsvol kind- en jeugd vriendelijk mobiliteitsbeleid** vorm te geven moet de overheid zeker nog actie ondernemen. We zetten hier een aantal noodzakelijke punten op een rij.

- Er is nood aan **ondersteuning van het lokale beleidsniveau** om dit waar te maken. Ook kinderen en jongeren moeten betrokken worden, hoe dit kan, is nog niet altijd zo duidelijk. Goede voorbeelden verzamelen en verspreiden, pilootprojecten ondersteunen, een gedragslijn uitschrijven zodat gemeentelijke diensten bij mobiliteitsinitiatieven steeds kinderen en jongeren betrekken, ... Er zijn heel wat mogelijkheden om hier verder werk van te maken en de gemeenten te ondersteunen.
- Het betrekken van kinderen en jongeren bij het mobiliteitsbeleid betekent ook dat er **communicatie nodig is tussen jeugd- en mobiliteitspartners**. Deze contacten kunnen op natuurlijk wijze groeien, maar kunnen eveneens expliciet gestimuleerd worden. Deze communicatie zal uiteindelijk meer kwaliteit opleveren in het mobiliteitsbeleid en in mobiliteitsprojecten. We zien verschillende manieren om dit op gang te krijgen:
 - o Er is nood aan **belangenbehartigers** die de belangen van kinderen en jongeren kunnen duidelijk maken, 'vertalen' aan de mobiliteitspartners. Deze belangenbehartigers hebben voeling met en deskundigheid in beide sectoren. Hun taak is mobiliteit bekijken met de kinder- en jeugdbril op en de mobiliteitspartners te stimuleren om dat ook te doen. Wederom is er voldoende ondersteuning nodig.
 - o De **jeugdraad** moet zijn rol spelen in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Ook zij hebben een taak in het behartigen van de belangen van kinderen en jongeren. Soms is de mobiliteitsmaterie vrij complex en is een jeugdraad niet bij machte om als gelijkwaardige partner mee rond de tafel te zitten. Hier zou de bovengenoemde belangenbehartiger of jeugdconsulent een explicietere rol kunnen opnemen. Openheid vanuit andere (mobiliteits)actoren kan de gelijkwaardigheid eveneens aanwakkeren.
 - o Op lokaal vlak kan het versterken van de **jeugdconsulent** betekenen dat hij als netwerkmakelaar de nodige contacten onderhoudt en met zijn kennis van de leefwereld van kinderen en jongeren en van gemeentelijk beleid een verschil maakt in mobiliteitsdossiers.
- Nood aan expliciete aandacht voor de **link tussen jeugd, mobiliteit en vrije tijd**. Er is nog heel wat werk wat betreft het verzamelen, hertalen en uitwerken van gepaste informatie en methodieken. Er is nood aan communicatie naar en sensibilisering van het lokale niveau dat hierbij ondersteund moet worden. Hiervoor is er nood aan financiële middelen.

4. Tot Slot

We pleiten voor een kwaliteitsvol en kind- en jeugd vriendelijke mobiliteitsbeleid op alle overheidsniveaus.

We pleiten voor een mobiliteitscultuur waar kinderen en jongeren geen eilandjes toegewezen krijgen, maar waarin ze volwaardig deelnemen aan de publieke weg en ruimte, aan participatie in overheidsbeslissingen. Daarnaast pleiten we voor een mobiliteitscultuur die mobiliteit niet vernauwd tot (functioneel) verkeer of verkeersonveiligheid! Kortom een mobiliteitsbeleid met oog voor de mobiliteit van kinderen en jongeren in hun vrije tijd.