

# Mobiliteit, ruimtebeleving, wonen en ecologie bij jongeren

## Oost west, thuis best?!

Saskia De Groof

### Inhoud

1. Inleiding
  2. De woning
  3. De woonomgeving en publieke ruimte
  4. Mobiliteit
  5. Leefmilieu
  6. Discussie
- Bibliografie

### 1. Inleiding

In deze bijdrage wordt het Vlaams onderzoek over een aantal verschillende thema's samengenomen, met name het onderzoek naar en over mobiliteit, wonen, woonomgeving en (opvattingen en gedrag rond) leefmilieu bij kinderen en jongeren. We hebben deze thematieken samengenomen om twee redenen, een praktische en een meer inhoudelijke. Ten eerste, is er – zoals de synthese verder zal uitwijzen – zeer weinig onderzoek voorhanden rond deze vier onderwerpen, waardoor we het zinvol vonden een aantal zaken samen te bundelen. Ten tweede, bestaat er een zekere overlap of samenhang tussen de verschillende thema's. De woonomgeving vertoont bvb. raakvlakken met de eigenlijke woning, met de graad van het verkeer en de verkeersveiligheid, met de mate van groenvoorzieningen, .... Spreken over de woonomgeving kan met andere woorden niet los worden bekeken van (de kwaliteit van) het wonen, de problematiek van de mobiliteit, de stand van het leefmilieu, .... Hoewel we het onderzoek per thema behandelen, zijn verwijzingen naar de andere thema's dan ook onvermijdelijk (wat hier en daar voor herhaling kan zorgen).

De woon- en leefomgeving van kinderen en jongeren is in Vlaanderen een belangrijk aandachtspunt geworden. In het najaar van 2000 (17 tot 22 september) hield het Kinderrechtencommissariaat een stembiljetactie bij kinderen tussen 9 en 12 jaar. De stembiljetten werden verspreid via de Vlaamse basisscholen: via de directies werden de leerkrachten van het 4de, 5de en 6de leerjaar opgeroepen hun leerlingen aan te zetten hun stem uit te brengen. In het totaal participeerden bijna 70.000 kinderen aan de actie (+/- 35% van alle Vlaamse kinderen in deze leeftijdscategorie). Uit een lijst van 10 konden de kinderen 3 prioritaire thema's aanduiden over wat zij belangrijk vinden in hun gemeente<sup>1</sup>. Hieruit blijkt dat de bevroegde kinderen vooreerst meer plaats willen om te spelen in hun

---

<sup>1</sup> Het Kinderrechtencommissariaat stelde een lijst met 10 gemeentelijke beleidsthema's samen. Ze deden dit op basis van belevingsonderzoek bij kinderen en thema's die uit hun ombudswerk naar voor waren gekomen. De thema's waren: (1) meer plaats om te spelen; (2) een veiliger verkeer; (3) dat kinderen meer rondhangen op plaatsen die ze zelf willen; (4) dat kinderen die zelf iets organiseren, steun krijgen; (5) een meer verzorgde buurt; (6) meer mijn mening kunnen zeggen; (7) altijd met vragen, ideeën en problemen ergens terecht kunnen; (8) dat kinderen meer mee kunnen besturen; (9) meer informatie krijgen over wat er allemaal gebeurt; (10) meer informatie krijgen over mijn rechten en plichten.

gemeente (59% van de kinderen zette dit in zijn of haar top 3). Daarnaast willen ze ook veiliger verkeer in hun buurt of gemeente (56% plaatste dit in de top 3). Ten derde willen ze kunnen rondhangen op plaatsen die ze zelf kiezen (in de top 3 van bijna 46% kinderen). Verder bleek ook een meer verzorgde buurt één van de meer gevraagde aspecten bij kinderen. Jongens willen vooral meer plaats om te spelen en rond te hangen, meisjes geven meer de voorkeur aan veiliger verkeer. Hoewel natuurlijk vraagtekens kunnen worden geplaatst bij de representativiteit van deze bevraging, alsook bij de keuze van de vooropgestelde thema's<sup>2</sup>, besluit het kinderrechtencommissariaat dat de hoofdbekommernis van kinderen betrekking heeft op het "(h)(v)eroveren van ruimte in hun buurt en gemeente" (Kinderrechtcommissariaat, 2001: 97).

Ook de Vlaamse Jeugdraad bevroeg in 2001 via een postkaartenactie (verspreid op allerlei manifestaties gaande van Pukkelpop tot ontmoetingsdagen van de jeugdbewegingen) bijna 10.000 jongeren tussen 14 en 18 jaar. Uit een lijst van 12 thema's (waaronder welzijn, media, vrije tijd, verdraagzaamheid, solidariteit, ...) dienden ook deze jongeren drie prioriteiten aan te stippen. Mobiliteit, ruimtelijke ordening en onderwijs bleken de kroon te spannen. Zo'n 80% van de bevroegde jongeren wil veilig, gemakkelijk en goedkoop overal naartoe kunnen gaan, 75% vraagt om plaatsen om vrij te spelen, elkaar te ontmoeten en te sporten, 70% vindt dat elke jongere recht heeft op goed onderwijs met enthousiaste leerkrachten. Om een beter zicht te krijgen op de drie prioritaire thema's bevroeg de Vlaamse Jeugdraad in 2002 opnieuw zo'n 3.000 jongeren (van +/- 12 tot 25 jaar). Hieruit bleek dat wat mobiliteit betreft, veiligheid, gratis openbaar vervoer, uitbreiding van het openbaar vervoer (ook 's nachts) en meer plaats voor de zwakke weggebruiker de voorkeur van de jongeren genieten (Vlaamse Jeugdraad, 2002a). De jongeren vragen in verband met ruimtelijke ordening meer groen, meer ontmoetingsruimte (de min 15-jarigen hebben eerder een vraag naar meer speelruimte) en meer (verkeers)veilige straten (Vlaamse Jeugdraad, 2002b).

Andere onderzoeken leverden gelijkaardige bevindingen op (de kinderrechtcoalitie, lokale bevragingen in Antwerpen en Gent, filosoferen met kinderen, ...) (zie Verhetsel, Witlox et al., 2003) en roepen de vraag op van een 'kindvriendelijke woonomgeving' (dit leidde tot de oprichting van een Europees Netwerk Kindvriendelijke Steden, tot stijgende aandacht voor kinderen en jongeren binnen het Vlaamse woon- en stedelijk beleid, ...). Een kindvriendelijke woonomgeving behelst – onder andere – de domeinen van de ruimtelijke ordening, de (groen)voorzieningen, het milieu, de woning, de mobiliteit en (verkeers)veiligheid, ...

Hoewel reeds vele klein- en grootschalige bevragingen<sup>3</sup> zijn gevoerd rond de thema's ruimte, wonen en mobiliteit, is systematisch en representatief onderzoek in Vlaanderen schaars gebleven. De twee enige onderzoeken die enigszins een totaalbeeld proberen te geven van de wens en realiteit van kinderen en jongeren op het vlak van wonen, ruimte en mobiliteit zijn de Kliksonsonderzoeken (gevoerd in 2001 en 2004<sup>4</sup>) (Kaesemans, 2002; Kliksons, 2004) en het onderzoek van Verhetsel, Witlox en Tierens (2003)<sup>5</sup>, hoewel ook deze onderzoeken niet steunen op een representatief staal van de jongerenbevolking (en bvb. een oververtegenwoordiging inhouden van jongeren uit het ASO en KSO ten nadele van jongeren uit het TSO en BSO). Ze kunnen dan ook als een indicatie gelden van

<sup>2</sup> Diepte-interviews bij leerlingen uit het secundair onderwijs (2de, 4de en 6de jaar beroeps- en technisch secundair onderwijs) wezen uit dat termen als leerlingenparticipatie, inspraak, rechten en plichten, ... allesbehalve evident zijn voor jongeren (De Groof, 2003). In de 10 thema's (zie vorige voetnoot) hebben de enige thema's, die wat concreet en tastbaar zijn, betrekking op voldoende plaats en veilig verkeer in de buurt. De andere thema's zijn veel abstracter, waardoor het logisch is dat kinderen ze minder aanstippen. Bovendien hebben we op deze manier geen zicht op het relatieve belang van de top 3 van de bevroegde kinderen in vergelijking met andere leefdomeinen zoals de school bvb.

<sup>3</sup> Op velerlei manieren, van interviews, focusgroepen met jongeren, bvb. n.a.v. de opmaak van het ontwerp mobiliteitsplan, filosoferen met kinderen, debatten, (kinder)parlementen ... tot massale stembiljet- of postkaartenacties.

<sup>4</sup> In 2001 werden 31.517 Vlaamse 10-16-jarigen bevroegd, in 2004 35.542 Vlaamse 10-17-jarigen.

<sup>5</sup> De steekproef bedroeg in dit onderzoek 4.371 jongeren uit het eerste en het laatste jaar secundair onderwijs.

de huidige stand van zaken en behoeften die bij jongeren leven, maar ze dienen met de nodige omzichtigheid te worden bekeken en geïnterpreteerd.

De leefwereld van kinderen en jongeren wordt wel eens aan de hand van verschillende 'ecologische zones' gedeut (Meire & Vleugels, 2004). Het "ecologische centrum" is thuis, de eigen kamer, ...; de "ecologische nabijheid" omvat de straat en de buurt waarin men leeft; de "ecologische sectoren" zijn zones waarin het kind of de jongere frequent komen, maar die welbepaalde functies hebben (bvb. de school, de sportclub, ...); de "ecologische periferie" zijn zones van gelegenhedencontacten. Deze ecologische zones moeten niet alleen ruimtelijk opgevat worden, ze impliceren ook nabijheid of vertrouwdheid in de tijd, alsook geleidelijkheid en ontwikkeling (het kind leert langzaam meer zones kennen). Tieners spenderen de meeste van hun vrije tijd in de eerste 'zones', en dan vooral gewoon in de eigen kamer of bij hen thuis (40%). Meer dan 20% brengt zijn of haar vrije tijd vooral in de eigen straat door, ruim 30% in straten en/of pleinen in de buurt. Een kleine groep zegt zich voor zijn vrije tijd verder dan 10 km te verplaatsen<sup>6</sup>. Jongens, oudere jongeren en jongeren uit het TSO en BSO zeggen vaker buiten de eigen woning te zijn tijdens hun 'vrije' uurtjes dan respectievelijk meisjes, jongere jongeren, leerlingen uit het basis- en algemeen secundair onderwijs, die dus vaker thuis zijn (Kaesemans, 2002). Dit werd ook door ander, representatief onderzoek bevestigd. Vooral meisjes en jongere jongeren zijn in hun vrije tijd sterk gericht op het gezins- en familiaal milieu, jongens en oudere jongeren zijn overtegenwoordigd in de buitenshuisvrijtijdsactiviteiten. Deze laatsten blijken een grotere, door de ouders toegelaten, bewegingsvrijheid te hebben. Hoewel het tij aan het keren zou zijn (door het toegenomen computer-, internet-, gaming-gebruik bij jongens), wordt in dit opzicht bvb. vaak van een 'slaapkamercultuur' bij meisjes gesproken (zie Goedseels, Vettenburg, et al., 2000; Smits, 2004).

De manier waarop kinderen zich in de publieke ruimte verplaatsen kan bovendien sterk verschillen. Karsten, Kuiper en Reubsat (2001) onderscheiden op basis van Nederlands onderzoek drie typen van het gebruik van de buitenruimte door kinderen:

- (1) "Buitenkinderen": maken in hun vrije tijd veel en regelmatig gebruik van de buitenruimte. Ze houden zich bezig met ongeorganiseerde spel en ontmoeting. Daarbinnen kunnen subtypes worden onderscheiden: 'pleiners': in een stad, hebben vaak een lagere socio-economische positie en zijn vaker allochtoon; en 'kinderen uit minder verstedelijkte gebieden', die vaak op straat spelen.
- (2) "Achterbankgeneratie": maken in hun vrije tijd regelmatig gebruik van de buitenruimte, maar niet op langdurige wijze. Ze hebben meer 'diversiteit' en begeleiding in de naschoolse tijdsbesteding. Ze komen wel buiten in de eigen buurt, maar ze zijn ook sterk betrokken in de georganiseerde vrijetijdsbesteding en het verenigingsleven (waardoor ze meer een georganiseerde en begeleide mobiliteit hebben).
- (3) "Binnenkinderen": maken in hun vrije tijd bijna nooit gebruik van de buitenruimte: Sommigen vinden het binnen leuker (soms meisjes, soms 'computerjongens'), anderen mogen niet vaak buiten komen (bvb. allochtone meisjes, jongeren in 'onveilige' wijken, verstedelijkte wijken, ...).

Dergelijke typologieën over ruimtegebruik, mobiliteit, ... , of meer diepgaande analyses, zijn op basis van Vlaams onderzoek (nog) niet gemaakt<sup>7</sup>. Deze bijdrage vormt dan ook slechts een eerste,

<sup>6</sup> Tijdsbudgetdata leren ons dat de jongste leeftijdsgroep (16-23-jarigen) een kleiner deel van hun vrijetijd thuis besteedt (zo'n 55%) dan de oudere leeftijdsgroepen (mensen in de 'drukke leeftijdperiode' (24-42-jaar) besteden twee derde van hun vrije tijd thuis, terwijl de oudere leeftijdscategorieën meer dan drie kwart van hun vrijetijd thuis doorbrengen) (Coppens, Glorieux, et al., 2002).

<sup>7</sup> Via vrijetijdspatronen (zie bvb. Smits, 2004) kan men wel een idee krijgen over buitenshuis dan wel binnenshuis vrijetijdsbesteding, maar dit geeft vooral een zicht op de aard van en de samenhang tussen de vrijetijdsactiviteiten van jongeren, minder over het reële gebruik van de publieke ruimte, het mobiliteitsgedrag, etc. door of bij jongeren.

ongetwijfeld onvolledige, aanzet tot synthese van het (eerder fragmentarisch) onderzoek terzake. We behandelen achtereenvolgens de woning, de woonomgeving en publieke ruimte, de mobiliteit en het leefmilieu.

## 2. De woning

Uit de Algemene Volks- en Woningtelling (uit 1991) blijkt dat bijna 40% van de Vlaamse min 19-jarigen in een open bebouwing woont, bijna 30% in een gesloten bebouwing, zo'n 20% in een halfopen bebouwing en ruim 10% op een appartement; 70% woont in een koopwoning, 27% in een huurwoning; bijna 80% beschikt over een tuin, ruim 20% heeft geen tuin (Verhetsel, Witlox et al., 2003). De grote meerderheid van de kinderen en jongeren blijkt dus te wonen in een huis en heeft een tuin ter beschikking.

Het eerste deel van het onderzoek van Verhetsel en collega's maakt een synthese van de woonsituatie van Vlaamse kinderen aan de hand van gegevens van deze Algemene Volks- en Woningtelling van 1991. De onderzoekers situeren de meest kindonvriendelijke buurten (weinig spelen en buitenruimte, weinig privacy, weinig comfort, ...) in de negentiende-eeuwse wijken van Antwerpen, Brussel en in mindere mate Gent. Meer dan de helft van deze wijken kenmerkt zich door potentiële 'probleemgezinnen' (allochtone kinderen, grote gezinnen met zeven of meer bewoners, werkloze vaders) wonend in 'kleine flatgebouwen' met vaak slechts één slaapkamer, in oude 'arbeiderswoningen' met gebrek aan comfort of in hoogbouwappartementen zonder tuin. In landelijke gemeenten, zoals bvb. in het zuidwesten van de provincie West-Vlaanderen, bestaan er evenwel soms ook talrijke buurten met kinderen van lagere inkomensgezinnen die in 'oude, comfortloze arbeiderswoningen' leven. Een bijkomende analyse van de demografische gegevens van het Rijksregister op 1 januari 2001 wijst op een nog steeds voortdurend proces van suburbanisatie van gezinnen met kinderen (de groei situeert zich vooral in de rand van de stadsgewesten), en wellicht hiermee samenhangend, een verslechtering van de woonsituatie van Vlaamse kinderen<sup>8</sup> (Verhetsel, Witlox et al., 2003).

De meeste jongeren (90%) zijn (zeer) tevreden over hun huidige woning. Het minst tevreden zijn ze over (het gebrek aan) een tuin (12% ontevredenen) en stilte in huis (11% ontevredenen). Vooral 18-jarigen hechten meer belang aan de stilte en privacy in huis, terwijl 12-jarigen meer aandacht besteden aan speelmogelijkheden (hobbykamer). Een voldoende grote woning, een tuin, een eigen slaapkamer en het noodzakelijk comfort vinden beide groepen de belangrijkste kenmerken van een woning. ASO-jongeren plaatsen comfort vaker op de eerste plaats, terwijl een eigen slaap- en hobbykamer een hogere prioriteit krijgt van jongeren uit andere onderwijsvormen. Deze laatsten blijken minder tevreden te zijn over hun ontspanningsmogelijkheden in huis en over de tuin en het terras.

Jongeren die in de 19-eeuwse wijken van de grote steden wonen, zijn het minst tevreden over hun woning. Verder blijkt dat de aanwezigheid van een tuin en terras, het type woning, de eigendomsstatus van de woning, de leeftijd en het geslacht van de jongere, en de burgerlijke staat van de ouders, de tevredenheid over de woning beïnvloedt. Jongeren die een buitenruimte ter beschikking hebben en die in alleenstaande huizen wonen, blijken meer tevreden te zijn met hun

---

<sup>8</sup> Terwijl Vlaanderen sinds 1991 in het totaal een afname van 2.3% kent van het aantal kinderen, is er een absolute en relatieve toename in buurten getypeerd door 'eenoudergezinnen' en 'lagere inkomensgezinnen' enerzijds, 'kleine appartementsgebouwen' en 'arbeiderswoningen' anderzijds, die – specifiek wat kinderen en jongeren betreft – met pijnpunten te kampen hebben die moeilijk weg te werken zijn, zoals een beperkt aantal kamers, geen tuin, terras of koertje, beperkt comfort, ... (Verhetsel, Witlox et al., 2003).

woning; jongeren die in sociale of huurwoningen wonen zijn daarentegen minder tevreden. Verder blijken 12-jarigen, meisjes en jongeren waarvan de ouders niet gescheiden zijn, zich positiever uit te spreken over hun woning<sup>9</sup> (Verhetsel, Witlox et al., 2003)

De woonwensen van jongeren bij de eerste stap naar zelfstandig wonen, situeren zich voornamelijk rond een grote eensgezinswoning met voldoende comfort en een tuin. Achttienjarigen blijken een stuk 'realistischer' dan 12-jarigen, en schenken vooral aandacht aan comfort, privacy, lichtinval, prijs, ... eventueel in een appartement, terwijl 12-jarigen vooral een groot huis met tuin en, als het even kan, met zwembad willen (Verhetsel, Witlox et al., 2003).

De stap naar zelfstandig wonen wordt in West- en Zuid-Europa trouwens (steeds) meer uitgesteld (wegens de hogere onderwijsparticipatie, het comfort van het ouderlijk huis en de ouderlijke 'zorgen', de problematische en onbetaalbare woningmarkt, de ongunstige economische situatie, ...), vooral bij mannen (De Jong Gierveld, Liefbroer, et al., 2000). Recent onderzoek bij jongvolwassenen wijst uit dat 85.6% van de 19-25-jarige jongens nog thuis woont, ten opzichte van 75.3% van de meisjes uit dezelfde leeftijdscategorie. 8.9% van de meisjes in deze leeftijdscategorie is zelfs (mede)eigenaar van de woning, tegenover slechts 3.4% van de jongens. Terwijl op 19-jarige leeftijd nagenoeg alle respondenten (99%) thuis wonen, zien we vooral een knik op 23-jarige (zo'n 30% woont niet meer thuis) en opnieuw op 25-jarige leeftijd (ongeveer de helft heeft het ouderlijk huis verlaten). Het is ook op deze twee momenten dat de genderverschillen zich het meest voordoen. Tot de leeftijd van 22 jaar woont meer dan 85% van de meisjes én jongens thuis, op 23-jarige leeftijd is dit 80.8% bij de jongens en 63.6% bij de meisjes, op 25-jarige leeftijd zelfs 69.4% bij de jongens tegenover 32.9% bij de meisjes (Bron: JVW, 2004)<sup>10</sup>. De Jong Gierveld en collega's stellen dat het proces van uit huis gaan gaandeweg meer 'omkeerbaar' zou worden (jongeren blijken na werkloosheid, echtscheiding, ... wel eens terug te keren naar huis). De normatieve druk en de verwachtingen om een onafhankelijke leefvorm tijdens de jongvolwassenheid tegen elke prijs verder te zetten, zou volgens hen aanzienlijk zijn afgezwakt (De Jong Gierveld, Liefbroer, et al., 2000).

### 3. De woonomgeving en publieke ruimte

De publieke ruimte waar kinderen het meest en het liefst vertoeven is de zone van de 'ecologische nabijheid', met name de eigen buurt. Kinderen waarderen de vertrouwde leefomgeving in de eerste plaats omwille van de sociale interacties, met andere kinderen en volwassenen. De straat en de buurt zijn voor kinderen een plaats waar ze buiten de directe controle van hun ouders komen, een plaats waar ze in contact kunnen komen met de ruimere wereld. Voor kinderen van 12 jaar en jonger zijn de straat en buurt in de eerste plaats een plek van spel en avontuur, vanaf ongeveer 13 jaar worden ze veeleer een ontmoetingsplek en een plek van vrijheid. Kinderen zouden de straat trouwens niet zozeer zien als een 'doorgangsweg', wel als een 'verblijfplaats': een plaats om te wonen, te spelen, te kijken, te flaneren, ... vaak zonder veel doelgerichtheid. Anders dan bij volwassenen is bij kinderen

---

<sup>9</sup> Deze vaststellingen dienen wel wat te worden gerelativeerd. De afhankelijke variabele is een *princalsschaal* (categorische principale componentenanalyse) geconstrueerd op basis van de tevredenheid met negen woningkenmerken: de tevredenheid met de tuin, een terras of koertje, het type woning, de grootte van de woning, het comfort in de woning, de ontspanningsmogelijkheden in huis, de rust in huis, de privacy in huis en 'de woning in het geheel'. Bij de onafhankelijke variabelen worden variabelen als bvb. de aanwezigheid van een tuin, een terras of een koertje, of het type woning, ... opgenomen. De aanwezigheid van een tuin zal de tevredenheid met die tuin natuurlijk beïnvloeden, maar men kan zich de vraag stellen of dit wel een echte verklaring is, dan wel eerder een verklaring van een bepaald fenomeen door een deelaspect van datzelfde fenomeen.

<sup>10</sup> Ter informatie, in de leeftijdscategorie 26-36-jaar woont nog 23.4% van de mannen en 9.0% van de vrouwen in het ouderlijk huis, 53.0% van de mannen en 66.9% van de vrouwen is (mede)eigenaar, de rest (bijna een vierde van de vrouwen en mannen) is huurder. (Bron: Tor-onderzoek bij jong-volwassenen over onbehagen (JVW, 2004)).

het mobiliteitsdenken rond de straat dan ook niet dominant (zie ook verder) (Kind & Samenleving, 2003; Meire & Vleugels, 2004).

Kinderen en jongeren hebben een positief oordeel over hun buurt. Meer dan 90% van 10-16-jarigen zegt graag te wonen in de eigen buurt. Drie vierde van de tieners geeft zijn of haar buurt een voldoende als de vraag naar properheid wordt gesteld, nagenoeg 80% zegt in een veilige buurt te wonen. Indien de buurt toch als onveilig wordt gepercipieerd, is dit vooral te wijten aan het drukke en gevaarlijke verkeer. Meisjes zeggen sneller dan jongens dat ze in een nette, maar tegelijk onveilige buurt wonen (vooral wegens het drukke verkeer en het tekort aan afdoende straatverlichting) (Kaesemans, 2002).

Ook uit de nieuwe Kliksonsbevraging blijkt dat 93% van de bevroegde jongeren zich in zijn of haar buurt thuisvoelt. Toch zegt ongeveer drie vierde van de respondenten dat er bepaalde aspecten ontbreken in hun buurt: 55% stoort zich aan het feit dat er te weinig activiteiten worden georganiseerd, 30% heeft te weinig vrienden of vriendinnen in de buurt wonen, 21% mist groen in de buurt, 17% vindt dat ze er te weinig kunnen rondhangen, .... Zaken die de bevroegde jongeren storen in hun buurt zijn onder andere hondenpoep (28.2%), hinderlijke geparkeerde wagens (24.8%), afval (24.8%), geluidsoverlast (24.1%), ... (Kliksons, 2004). Wat ervaren jongeren volgens het onderzoek van Verhetsel en collega's (2003) als de grootste tekortkomingen van hun woonomgeving? Vooral het gebrek aan veilig verkeer (waaronder ook het aantal en de kwaliteit van fietspaden vallen), aan groenvoorziening en aan ontspanningsmogelijkheden wordt betreurd. Oudere jongeren zijn minder tevreden over het aanbod aan openbaar vervoer, jongere jongeren over de (verkeers)veiligheid, de netheid en het aanbod aan speelruimte in de buurt. ASO-jongeren zijn gemiddeld meer tevreden over hun woonomgeving. Jongeren uit het TSO, BSO en KSO wensen meer sociaal contact in hun buurt. Verder zijn deze jongeren ook minder tevreden over de ontspanningsmogelijkheden, de properheid en veiligheid in de buurt (Verhetsel, Witlox et al., 2003).

Via een clusteranalyse uitgevoerd op de manier waarop jongeren hun buurt percipiëren en de mogelijkheden die ze in hun buurt ervaren, kunnen binnen de recentste Kliksons-steekproef 4 groepen jongeren worden onderscheiden. De kleinste groep tieners (13,2%) ervaart weinig mogelijkheden en heeft een negatieve perceptie van de eigen buurt. De grootste groep (34,8%) percipieert daarentegen een goede buurt met veel mogelijkheden. De twee andere groepen bevinden zich tussenin. De kans dat iemand zich in de eerste groep (met negatieve buurtbeleving) bevindt, is groter naarmate men in een stedelijke context verblijft, waar een aantal 'achterstellingscriteria' samenvallen: lagere inkomens, lagere scholingsgraad, het ervaren van een handicap en een hogere concentratie aan allochtonen. Dergelijke kinderen met een negatieve buurtbeleving zeggen dan ook meer aspecten te missen in hun buurt (en dan voornamelijk een tuin en een grasveld). Los daarvan, blijken tieners vooral een meer gestructureerd vrijetijdsaanbod te missen in hun buurt (speelpleinen met speeltoestellen, plein met sporttoestellen, ...). Verder is het niet onbelangrijk dat kinderen en jongeren elkaar kunnen ontmoeten op eigen favoriete plaatsen, waar ze niet lastig gevallen worden door volwassenen, waar ze makkelijk en veilig kunnen geraken, waar ze zich veilig voelen en waar ze naartoe mogen gaan van hun ouders. Voor de middenklasse tieners is hun meest favoriete plek niet toevallig de tuin, iets dat maatschappelijk kwetsbare groepen (tieners uit 'SIF-landen'<sup>11</sup>, kinderen van lager geschoolde ouders, tieners met financieel minder kapitaalkrachtige ouders) vaker moeten missen. Dergelijke jongeren blijken hun vrijetijdsmomenten buiten meer in te vullen op ongestructureerde, eerder verstedelijkte plaatsen (pleinen met zitbanken, ...) en minder in de tuin en op open grasvelden (Kliksons, 2004).

<sup>11</sup> Tieners waarvan de grootouders geboren zijn in Italië, Spanje, Polen, Turkije, Marokko, Oost-Europa, Azië, Afrika, ...

Op de vraag of er in de eigen omgeving genoeg ruimte voor jongeren voorhanden is, antwoordt 44% ontkennend (Kaesemans, 2002).<sup>12</sup> Wat zijn dan favoriete jongerenplekken? Op nummer 1 staat zonder twijfel een deftige fuifzaal. Net als onderzoek bij adolescenten aantoonde, ervaart de tiener een (groot) tekort aan aangepaste fuifaccomodatatie in de buurt (zie Huybregts & Vettenburg, 2002). Verder verlangen tieners ook een fatsoenlijk sportcentrum en aangepaste speelruimte (speelstraat, bos, grasveld, ...). Opvallend is ook de hoge score die de antwoordcategorie 'mijn buurt zoals ze is' van de 10-16-jarigen krijgt. Dit bevestigt de hoge waardering van tieners voor de eigen woonomgeving, maar vestigt volgens de auteurs ook de aandacht op het feit dat ze het belangrijk vinden om jong te kunnen en mogen zijn in de eigen buurt (Kaesemans, 2002). Van de ontspanningsmogelijkheden die jongeren het liefst in hun woonomgeving zouden hebben, scoort volgens ander onderzoek (Verhetsel, Witlox et al., 2003) de sportinfrastructuur in open lucht het hoogst, gevolgd door cinema in de eigen buurt, openbaar groen, uitgaansmogelijkheden en een zwembad. Een groot deel van de jongeren blijkt echter de eigen buurt te moeten verlaten voor een bezoek aan het zwembad, om te gaan 'shoppen', om uit te gaan, of om naar de film te gaan. Twaalfjarigen denken in verband met hun woonomgeving meer aan speelruimte en sportvoorzieningen, terwijl achttienjarigen veeleer geneigd zijn in termen van bereikbaarheid en uitgaan te denken (alles in de buurt, openbaar vervoer, cafés, jeugdhuizen, fuifzalen ...). ASO-jongeren hechten wat meer belang aan openbaar groen, jongeren uit de andere onderwijsvormen aan uitgaansmogelijkheden en de bioscoop (Verhetsel, Witlox et al., 2003)<sup>13</sup>.

Uit onderzoeken blijkt ook dat kinderen een aantal beperkingen ervaren in hun gebruik van de publieke ruimte. Een eerste soort beperkingen wordt opgelegd door de ouders. Uit veiligheidsoverwegingen willen ouders hun kinderen vaak in het oog houden als ze buiten spelen, de straat blijkt dan ook voor velen verboden terrein (wat jammer wordt gevonden omdat de straat hen sterk aanspreekt als speelterrein, zonder toezicht van ouders of andere volwassenen). Andere beperkingen komen van andere dan de eigen ouders (kinderen komen soms niet op bepaalde plekken, omdat vriendjes niet mogen van hun ouders). Ook het verkeer wordt als een erg beperkende factor voor spel en bewegingsvrijheid beschouwd. Daarnaast speelt de bebouwde omgeving een beperkende rol in de beleving van kinderen (er zijn minder open, groene, veilige ruimten om te spelen) (Kind & Samenleving, 2003).

Jongeren die in de negentiende-eeuwse wijken van de grote steden wonen, blijken niet alleen ontevredener met hun woning (zie punt 2), ze zijn ook minder tevreden over hun buurt. Verder wordt de tevredenheid over de woonomgeving bepaald door de aanwezigheid van groen en water in de buurt, de mogelijkheid om buiten te spelen en te sporten, de aanwezigheid van een aangelegd speelplein of van winkels om te shoppen in de buurt, de aanwezigheid van een tuin of terras aan de woning, en het type huis waarin de jongeren wonen. Ook het autoverkeer in de buurt, het aanbod aan fietspaden en de netheid en veiligheid in de buurt beïnvloeden de tevredenheid over de woonomgeving mee (Verhetsel, Witlox et al., 2003)<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> Waaraan moet ruimte ingericht voor jongeren eigenlijk voldoen? Een bevraging van de Vlaamse Jeugdraad leert ons dat jongeren het belangrijk vinden dat iedereen, zonder onderscheid, er gebruik van kan maken. Daarnaast moet die ruimte leuk ingericht, veilig bereikbaar en polyvalent (qua gebruiksmogelijkheden) zijn (Vlaamse Jeugdraad, 2002b).

<sup>13</sup> Dit komt overeen met hun vrijetijdsbestedingspatroon. Onderzoek toonde herhaaldelijk aan dat vooral jongeren uit het TSO en het BSO een meer ongeorganiseerd en uitgaansgerelateerd vrijetijdspatroon hebben, gekenmerkt door informele afspraken met vrienden en lief, bioscoop-, café-, fuif- en discotheekbezoek, ... (zie Smits, 2004).

<sup>14</sup> Net als bij de analyse van de woningtevredenheid, moeten we voorzichtig zijn met de analyse van de determinanten van de tevredenheid met de woonomgeving. De princalsschaal bestaat uit een combinatie van de tevredenheid met negen buurtkenmerken: de tevredenheid met het openbaar vervoer, de voetpaden, de fietspaden, de ontspanningsmogelijkheden, de speelruimte, de properheid, de veiligheid, de mate van groenvoorzieningen en de mate van autoverkeer. Het is evident dat de tevredenheid met groenvoorzieningen, speel- en ontspanningsmogelijkheden, ... sterk afhankelijk is van de mate waarin deze voorzieningen en mogelijkheden aanwezig zijn in de buurt, maar dit biedt – zoals ook eerder aangegeven – eigenlijk geen echte of althans geen volledige verklaring.

Bekeken naar de toekomst toe, willen jongeren vooral een woning gelegen in een landelijke, rustige, groene, (verkeers)veilige en propere omgeving waar voldoende sociaal contact is. Achttienjarigen vinden de aanwezigheid van ontspanningsmogelijkheden, openbaar vervoer en parkeergelegenheid belangrijker dan twaalfjarigen, die op hun beurt meer belang hechten aan speelruimte, (verkeers)veiligheid en een woning dicht bij de huidige (ouderlijke) woning (Verhetsel, Witlox et al., 2003).

#### 4. Mobiliteit

Mobiliteit (van kinderen en jongeren) is volgens Meire en Vleugels (2004) meer dan enkel zich verplaatsen van punt A naar punt B, het omvat daarentegen alle vormen van 'zich bewegen' in de openbare ruimte (en dus ook de mogelijkheid van kinderen en jongeren om zelfstandig buiten te spelen, naar school te gaan, vrienden te bezoeken, ...). Hierbij gaat het ook om hun actieradius: tot op welke afstand kunnen jongeren zich onbelemmerd bewegen en welke vervoermiddelen staan hen ter beschikking? Mobiliteit is voor kinderen overigens geen uitgesproken thema waarover ze spontaan beginnen te praten. Kinderen zouden de straat, zoals reeds gezegd, niet zozeer als een doorgangsweg zien, wel als een verblijfplaats: een plaats om te wonen en te spelen. Auto's zijn voor kinderen vooral hinderlijk en een symbool van immobilisme (kinderen zitten passief in de auto, moeten stil zitten en wachten). Verkeersveiligheid is wel een belangrijke problematiek voor kinderen: als ze het hebben over onveiligheid in hun buurt, gaat het in overgrote mate over verkeersonveiligheid (de grootste groep vragen in het jaarlijkse georganiseerde kinderparlement handelt ook over verkeer en verkeersveiligheid) (Meire & Vleugels, 2004).

In de loop van de 20ste eeuw is de bewegingsvrijheid van kinderen volgens verschillende auteurs afgenomen, onder meer onder invloed van een aantal maatschappelijke veranderingen zoals de reële verkeersonveiligheid en de angst van het verkeer vanwege ouders (zie Meire & Vleugels, 2004). Uit gegevens van het NIS blijkt dat bus, tram en trein de veiligste vervoermiddelen zijn, de gevaarlijkste transportmiddelen (naar aantal dodelijke slachtoffers) zijn achtereenvolgens de bromfiets en motorfiets, te voet en de fiets (Kinderrechtcoalitie, 2002)<sup>15</sup>. Hoewel het aantal verkeersongevallen met kinderen de laatste decennia zou zijn afgenomen<sup>16</sup>, blijven jongeren en jongvolwassenen de grootste risicogroep. In figuur 1 zien we dat in 2000 zowel in de leeftijdscategorie 15-19-jarigen als in deze van de 20-24-jarigen, die elk zo'n 6% van de bevolking uitmaken, 16% van de verkeersslachtoffers terug te vinden zijn. In de leeftijdscategorie 15-24-jaar vallen dus bijna een derde van de verkeersslachtoffers (Bron: BIVV). Het aantal dodelijke slachtoffers ligt bij 15-24-jarigen 50 tot 90% hoger dan bij de bevolking in haar geheel (Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen). Ze vormen dan ook de belangrijkste doodsoorzaak in deze leeftijdscategorie (Bron: BIVV).

<sup>15</sup> In het voorjaar van 2003 voerde Touring een onderzoek uit met betrekking tot kinderen in de auto. Van de 1803 meereizende kinderen, bleek 52% niet in de gordel (zowel voor- als achterin, in de bebouwde kom wordt minder de gordel gedragen dan op de autosnelwegen) of in een kinderzitje te zitten. Hoe meer kinderen er meerijden, hoe minder vaak de gordel wordt gedragen. Zelfs van de chauffeurs die wel de gordel droegen, droeg 32% van de kinderen geen gordel (uit Verkeervpi, Tijdschrift Schoolverkeer, 2003, 15(54)).

<sup>16</sup> In de periode 1990-1999 nam het aantal verkeersongevallen in het algemeen in Vlaanderen af met 13.1%, het aantal verkeersdoden daalde met 29.7% en het aantal zwaargewonden met 36.9% (Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen). Het is niet duidelijk of dit ook het geval is bij kinderen en jongeren.



De Groof, S. (2004). Mobiliteit, ruimtebeleving, wonen en ecologie bij jongeren. Oost west, thuis best?! In D. Burssens, S. De Groof, H. Huysmans, I. Sinnaeve, F. Stevens, K. Van Nuffel, N. Vettenburg, M. Elchardus, L. Walgrave & M. De Bie (Eds.), *Jeugdonderzoek belicht. Voorlopig syntheserapport van wetenschappelijk onderzoek naar Vlaamse kinderen en jongeren (2000-2004)* (pp.161-178). Onuitgegeven onderzoeksrapport, K.U.Leuven, VUB & UGent.

FIGUUR 1: PROCENTUEEL AANDEEL VAN DE LEEFTIJDEN IN DE VERKEERSSLACHTOFFERS EN IN DE BEVOLKING, VLAAMS GEWEST 2000



Bron: BIVV (Uit: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, Administratie Gezondheidszorg – Team Beleidsvaluatie, *Verkeersongevallen in het Vlaamse Gewest (politiezone registratie)*, zie <http://www.wvc.vlaanderen.be/gezondheidsindicatoren/GI2000/Verkeersongevallen.htm>).

De ongevalsbetrokkenheid is hoog wanneer men in contact komt met nieuwe vervoermiddelen of -situaties. Bij de voetganger ligt de hoogste ongevalsbetrokkenheid bvb. rond 6 jaar, voor de fietser rond 14 jaar, voor de bromfietser rond 17 jaar en voor de autobestuurder rond 20 jaar. Naarmate er meer ervaring wordt opgedaan daalt de ongevalsbetrokkenheid (Willems & Cuyvers, 2004). Vlaams onderzoek leert verder dat het voor een kind eigenlijk niet voldoende veilig is om voor de leeftijd van 8 jaar alleen de straat over te steken (een kind is immers nog niet goed in staat om te anticiperen, om het passagemoment van een wagen in te schatten of om een verkeerssituatie te overzien). Verder is het voor een kind pas veilig om alleen naar school te fietsen vanaf de leeftijd van 11 jaar (bepaald op basis van stuurvaardigheden, reactietijden, verkeerskennis en ervaring). Onderzoek bij 12-15-jarigen stelde vast dat jongeren verkeersveiligheid (nog) niet voldoende waarderen, en zich wegens 'groepsconformiteit' wel eens wagen aan onvoorzichtig gedrag in het verkeer. Met de leeftijd neemt de kennis en inzicht in verkeerssituaties wel toe, maar 'verslechtert' de houding en het gedrag, en neemt de risicobereidheid van jongeren toe (Vermeulen, Katteler, et al., 2003; Meire & Vleugels, 2004). Dit betekent natuurlijk niet dat kinderen en jongeren de enige actoren zijn in het verkeer, en dat hun hogere ongevalsbetrokkenheid te wijten is aan hun eigen roekeloos of onvoorzichtig gedrag. Het kan er ook op wijzen dat het verkeerssysteem (vooralsnog) niet aan kinderen en jongeren aangepast is.

De toename van veiligheid die de laatste decennia wordt waargenomen, is volgens sommigen niet alleen gerealiseerd door een verbeterde opleiding en grotere sensibilisatie, maar ook door een vrijheidsafname van kinderen (o.a. Meire & Vleugels, 2004). Om kinderen voor de gevaren van het verkeer (en de samenleving) te beschermen worden zij in toenemende mate begeleid en mogen ze vaak alleen buiten spelen onder toezicht<sup>17</sup> (risicocompenserend gedrag). Meire en Vleugels (2004) zien naast de verkeersonveiligheid en het meer algemeen onveiligheidsgevoel bij ouders, nog een aantal andere oorzaken van de verminderde zelfstandige mobiliteit van kinderen: de meer

<sup>17</sup> Vooral het onbegeleid naar school gaan zou (tov de jaren 70) volgens een Engels onderzoek enorm gedaald zijn. In Nederland stelde men vast dat de hele Nederlandse bevolking in 1995 zijn vrije tijd meer buitenshuis doorbracht dan in 1975, behalve de jongeren tussen 12 en 18. (zie Meire & Vleugels, 2004).

gestructureerde vrijetijdsbesteding van kinderen, die op specifieke plaatsen en tijdstippen plaatsvindt (vroeger zou de vrije tijd zich veel meer ongestructureerd, gewoon op straat of in de buurt, hebben afgespeeld); kleiner wordende gezinnen (er kan minder met broers of zussen mee worden gegaan); grotere beschikbaarheid van de wagen(s) binnen gezinnen; veranderingen in de leefpatronen (stijging van de arbeidsmarktparticipatie van vrouwen en de (vermeende) flexibilisering van de arbeidstijden, waardoor gezinnen de auto meer inschakelen voor het combineren van woon-werk- met woon-schoolverkeer). Kinderen zijn dus beperkter geworden in hun mobiliteit, ze hebben hun leefwijze aangepast aan het autoverkeer, ze spelen minder vaak op straat dan vroeger, ze verplaatsen zich meer met de wagen, ... (Meire & Vleugels, 2004).

TABEL 1: (MEEST) GEBRUIKTE TRANSPORTMIDDEL VOOR WOON-SCHOOL-VERKEER, VRIJETIJDSVERPLAATSINGEN, OF ALLE VERPLAATSINGEN (ZOWEL NAAR SCHOOL ALS IN DE VRIJE TIJD) (IN KOLOMPERCENTAGES)

Gebruikte transportmiddel	OVG 1994 (6-11-jarigen)		OVG 2000 (6-11-jarigen)		LIN 2001 (6-12-jarigen)		OVG 1994 (12-15-jarigen)		OVG 2000 (12-15-jarigen)		LIN 2001 (13-18-jarigen)		Kliksons 2002 (10-16-jarigen)		Kliksons 2004 (10-17-jarigen)		LIN 2001 (19-23-jarigen)	
	Naar school	In vrije tijd	Naar school	In vrije tijd	Naar school	In vrije tijd	Naar school	In vrije tijd	Naar school	In vrije tijd	Naar school	In vrije tijd	Naar school	In vrije tijd	Naar school	In vrije tijd	Naar school	In vrije tijd
Auto	38.8		39.2				17.1		19.8				23.0	39.7		23.5		
Fiets	29.2		34.5				51.5		52.7				46.5	45.8		54.8		
Bromfiets	/		/				/		/				2.7	3.9		2.8		
Te voet	28.4		18.8				8.0		8.5				10.0	5.3		14.6		
Schoolbus	/		/				/		/				8.4	0.0		0.0		
Openbaar vervoer	3.6		0.9				22.8		15.0				9.4	5.3		4.4		
Andere	0.0		6.6				0.6		3.9				/	/		/		
	Naar school & in de vrije tijd		Naar school & in de vrije tijd		Naar school & in de vrije tijd		Naar school & in de vrije tijd		Naar school & in de vrije tijd		Naar school & in de vrije tijd		Naar school & in de vrije tijd		Naar school & in de vrije tijd		Naar school & in de vrije tijd	
Auto	55.3		58.0		50.0		30.0		36.1		28.0						59.0	
Fiets	22.9		23.2		22.0		44.2		39.8		42.0						18.0	
Bromfiets	/		/		/		/		/		/						/	
Te voet	19.5		14.4		19.0		13.8		14.7		14.0						12.0	
Schoolbus	/		/		/		/		/		/						/	
Openbaar vervoer	2.3		1.0		/		11.8		6.8		/						/	
Andere	0.0		3.5		9.0		0.3		2.7		16.0						11.0	

In tabel 1 worden verschillende onderzoeken naar gebruikte transportmiddelen bij kinderen en jongeren naast mekaar geplaatst: het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG); gegevens van de mobiliteitscel van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN); en de Kliksonderzoeken. De onderzoeken geven min of meer consistente resultaten, hier en daar merken we wel verschuivingen, maar daaruit kan niet echt worden geconcludeerd dat het ene vervoermiddel met de jaren populairder wordt ten nadele van een ander, omdat de representativiteit van de onderzoeken vaak niet gewaarborgd is en het ook om steekproeffluctuaties kan gaan.

Wat het woon-school-verkeer betreft, merken we dat in de jongste leeftijdscategorie de auto de kroon spant, gevolgd door de fiets<sup>18</sup>. Bij tieners (12-16-jaar) is de fiets het vervoermiddel nummer één naar school. Deze jongeren gaan minder met de auto en te voet dan de kinderen. Dat kinderen vaker te voet gaan, kan worden verklaard door de kortere afstand tussen de (basis)school en de woning (Meire & Vleugels, 2004). Tieners nemen – naast de fiets – ook vaker de schoolbus en/of het openbaar vervoer<sup>19</sup>. Overigens valt de afstand tussen eigen woonst en de school voor een grote groep jongeren erg mee. Slechts 16% van de respondenten moet zich verder dan 10 km verplaatsen om naar school te gaan (Kaesemans, 2002). Vergelijken met Brussel en Wallonië (via de Nationale Enquête Mobiliteitsgedrag, wel uit 1988), fietst een groot deel van de Vlaamse schoolgaande jeugd naar school (32.8% t.o.v. nog niet 1% in Brussel en iets meer dan 1% in Wallonië). In Brussel gaan meer jongeren te voet of met het openbaar vervoer, in Wallonië gaan meer jongeren te voet of met de auto (zie Meire & Vleugels, 2004).

In hun vrije tijd zijn kinderen en jongeren (nog) meer aangewezen op volwassenen om zich te verplaatsen (zie tabel 1): de auto boekt enorme winst, uiteraard in de rol van ‘passieve’ gebruiker, ten koste van het openbaar vervoer, de eigen voeten en – afhankelijk van het onderzoek – soms de fiets. In de vrije tijd daalt met andere woorden de vervoersautonomie van kinderen en jongeren.

Als we kijken naar het percentage van alle verplaatsingen per specifiek vervoermiddel (auto-fiets-voeten), verkregen op basis van gegevens van de mobiliteitscel van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement LIN, blijkt dat kinderen van 6 tot 12 jaar voor meer dan 50% van hun verplaatsingen vervoerd worden met de auto, voor 6-9-jarigen loopt dit zelfs op tot 90%. Enkel in de leeftijdscategorie 13-18 jaar scoort de fiets vrij goed. Vanaf dat het besturen van een auto in het wettelijk bereik komt (19-23-jarigen) daalt het fietsgebruik echter drastisch en is autovervoer (passief, maar vooral actief) goed voor 59% van alle verplaatsingen (in de categorie 24-42-jarigen bedraagt dit zelfs 73%, daarna daalt het lichtjes) (Kinderrechtencoalitie, 2002).

Het openbaar vervoer scoort in alle onderzoeken vrij zwak. Uit recente marktstudies blijkt echter wel een potentieel van openbaar vervoer als vervoerswijze bij jongeren (die volgens Meire en Vleugels (2004) hun ‘actieradius’ en ‘autonomie’ kan vergroten). Sinds september 2001 kunnen alle kinderen tussen 12 en 15 jaar in Gent gratis gebruik maken van het openbaar vervoer. Uit een enquête bij de houders van dit gratis abonnement (door De Lijn en NMBS) blijkt dat het gratis aspect een invloed heeft gehad op de vervoerskeuze: één op zeven beweerde immers anders met de wagen gevoerd te worden (één op vijf zegt anders wel de fiets te hebben genomen). Een enquête bij de houders van een BUZZY-pass voor

---

<sup>18</sup> Een bevraging van 46 basisscholen uit Vlaams-Brabant leert dat er grote verschillen zijn tussen scholen (het fietsgebruik van en naar school varieerde per school tussen 0% en 65%). De voornaamste verklaring ligt bij de ligging van de school en de verkeersveiligheid van de schoolomgeving, veel minder bij een gebrek aan verkeerseducatie of politiecontrole (zie Meire & Vleugels, 2004).

<sup>19</sup> In het OVG scoort het openbaar vervoer hoger dan in de Kliksons-onderzoeken. Vermoedelijk is het transport met de schoolbus in het OVG aan de categorie openbaar vervoer toegevoegd.

min-26-jarigen (netabonnement bij de Lijn, ingevoerd in 2001) toont het grote tienerpotentieel: drievierde van de nieuwe gebruikers<sup>20</sup> zijn 13-18-jarigen, waarvan het merendeel vroeger met de auto op zijn of haar bestemming geraakte. Heel wat ouders worden zo dus ontlast, hun kinderen worden 'zelfstandiger' (Kinderrechtencoalitie, 2002; Meire & Vleugels, 2004).

Meisjes worden vaker met de auto vervoerd, gaan meer te voet of met het openbaar vervoer, terwijl jongens beter scoren op fiets- en bromfietsgebruik (Kaesemans, 2002). ASO-jongeren worden vaker gebracht met de auto of gebruiken de fiets. Jongeren uit het TSO of het BSO gebruiken meer het openbaar vervoer, de bromfiets of de eigen voeten. De minst kapitaalkrachtige tieners gaan meer te voet en gebruiken, net zoals de meest kapitaalkrachtige jongeren, meer de bromfiets in de vrije tijd. Deze laatsten worden daarnaast ook meer gebracht door hun ouders. Tieners met een gemiddeld inkomen verplaatsen zich meer met de fiets (Kliksons, 2004).

De toestemming van de ouders speelt bij een beperkt aantal tieners een rol bij het bepalen van het gebruikte vervoermiddel. Zo zijn ouders voor verschillende tieners een beperkende factor om zich te voet, met de fiets of bromfiets, of met het openbaar vervoer naar hun plaats van bestemming te begeven. Naast de afstand, is de onveiligheid van het verkeer dan ook één van de belangrijkste argumenten om tieners niet autonoom naar hun activiteiten te laten gaan. Tieners gaan in eerste instantie niet te voet of met de fiets omwille van het gebrek aan veilige en goed onderhouden voet- en fietspaden. Het openbaar vervoer wordt zeer weinig gebruikt in de vrije tijd, voornamelijk wegens de kostprijs, het (onaangepast) tijdschema en het gebrek aan opstapplaatsen (Kliksons, 2004).

## 5. Leefmilieu

Als het onderzoek naar wonen, woonomgeving en mobiliteit bij kinderen en jongeren in Vlaanderen al sporadisch voorkomt, is het onderzoek naar milieuopvattingen, -gedrag, -verwachtingen, ... bij kinderen en jongeren nagenoeg onbestaande. Er wordt wel veel belang gehecht aan milieuopvattingen en ecologisch gedrag bij jongeren, zeker op school<sup>21</sup>, maar dergelijke aspecten waren amper het onderwerp van meer diepgaande studies. Dit onderdeel is dan ook eerder een 'samenraapsel' van enkele bevindingen rond milieu toegespitst op jongeren, gehaald uit een aantal belevings- en survey-onderzoeken (die echter niet specifiek gericht waren op het onderzoeken van milieu-opvattingen e.d. bij kinderen en jongeren).

Gesprekken met Brusselse kinderen tussen 10 en 12 jaar over hun stad wezen uit dat kinderen vinden dat er te veel auto's zijn in de stad: ze zorgen voor luchtvervuiling en nemen veel plaats in. Ze vinden dan ook dat er meer verplaatsingen te voet of per fiets zouden moeten gebeuren. Voor kinderen moet de verblijfsfunctie van straten immers doorwegen: je moet er kunnen spelen en fietsen. De auto moet thuis

---

<sup>20</sup> Meer dan 80% van de respondenten was echter reeds klant van De Lijn, 20% is nieuwe klant.

<sup>21</sup> Cfr. de vakoverschrijdende eindtermen 'milieueducatie'; de stijgende aandacht voor 'Milieuzorg op School' (MOS), veruitwendigd in de jaarlijkse uitgereikte labels 'Groene School', zo'n 977 basisscholen en 617 secundaire en hogescholen in Vlaanderen ondertekenden een milieubeleidsverklaring en proberen alzo het 'groene school'-logo te bemachtigen, zie bvb. Klasse voor Ouders, nr. 76, uit 2004; de online K-testen van Klasse waarbij leerlingen, leerkrachten en directieleden zichzelf en hun school op een aantal aspecten, waaronder ook milieu, kunnen beoordelen; maar ook de werking 'Jeugd, ruimte, omgeving en milieu' (JeROM), een initiatief van de Vlaamse overheid, dat kinderen en jongeren willen stimuleren tot kritische betrokkenheid en verantwoordelijkheidszin inzake natuurbeleving en milieubesparend gedrag, en zich in eerste instantie richt op de 'georganiseerde' jeugd en het jeugdwerk: thematieken als milieuvriendelijk kamperen, milieuzorg in jeugdlokalen, o.a. via het lopende project 'Ecolife' en de duurzaamheidsscans van jeugdhuizen, ... komen aan bod, met speciale aandacht voor maatschappelijk kwetsbare kinderen en jongeren; ...

blijven, omdat hij milieuproblemen veroorzaakt en de veiligheid en kwaliteit van de straat aantast. Verder willen kinderen ook meer bomen in de stad, het liefst gegroepeerd, en minder afval in de straten (Van Gils, 2000, geciteerd in Buysse, 2003). Meer groen is dan ook één van de prioriteiten die kinderen en jongeren in hun woonomgeving wensen (zie ook vroeger): groen om de woonomgeving aangenamer te maken, maar ook om in te spelen. Spelen in een bos is een geliefde activiteit van kinderen. Uit onderzoek zou blijken dat de natuurbeleving tijdens het spel het natuurbewustzijn bij kinderen sterk beïnvloedt. Deze creëert op die manier een grotere bekommernis en respect voor het milieu. Het spel van kinderen en jongeren zou bovendien slechts een beperkte negatieve impact hebben op de ecologie van de bossen (Hautekiet, Strynck, et al., 2001, geciteerd in Buysse, 2003).

In de zomer van 2003 werd een kleinschalig onderzoek gevoerd naar het concrete kampgedrag van jeugdorganisaties. Er werd ter plaatse gepeild naar het actuele kampgedrag, de visie van jeugdwerkers op milieuvriendelijk kamperen en de belemmeringen die ze daarbij ondervinden. In het totaal werden 12 jeugdkampen bezocht (vier kampen die bewust bijzondere aandacht besteden aan natuur en milieu en acht kampen waar dit geen uitgesproken prioriteit vormt). Milieu of natuur zijn niet de hoofdbekommernissen tijdens het kamperen, tenzij bij een aantal specifieke jeugdorganisaties waarvan alle activiteiten sterk op natuur en milieu gericht zijn. Het jeugdwerk en de leiding van de jeugdkampen vinden het niet evident om het milieu als kampthema te kiezen. Het wordt ervaren als een vrij complex en ernstig thema en lijkt op het eerste zicht niet vlot vertaalbaar in een speelse vorm. Het kamp wordt vooral beschouwd als een plaats om – op een betaalbare manier – plezier te beleven in de natuur, minder als een plaats om educatieve momenten (bvb. rond milieu) op te zetten. Jeugdkampen zijn immers geen bosklassen. In de praktijk worden door jeugdbewegingen wel een aantal concrete, milieuvriendelijke keuzes gemaakt voor en tijdens het kamp (deze worden vaak wel beargumenteerd vanuit de voordelen die deze bieden): samen met het openbaar vervoer naar de kampplaats gaan, drinkbussen en brooddozen meenemen, afval sorteren (men respecteert de omgeving en onderkent de impact van het eigen gedrag hierop), geen lawaaierige radio's meenemen, ... De financiële en organisatorische haalbaarheid blijken echter van groter (en doorslaggevend) belang voor de concrete kamppraktijk (milieuvriendelijke alternatieven voor de gebruikelijke aankopen worden bvb. enkel gekozen als de prijs niet hoger ligt dan in de supermarkt of als ze niet te veel extra-inspanningen vereisen). Dit is echter niet de enige verklarende factor voor de beperkte aandacht voor het milieu. Door de jeugdwerkers wordt gewoonweg weinig aandacht besteed aan het milieuthema, niet enkel vanwege de financiële of praktische last, maar ook omdat ze er verder niet bij nadenken of omdat het hen ontbreekt aan juiste en volledige kennis en/of noodzakelijke vaardigheden terzake (Aminabel, 2003; Vandenplas, 2003). Hoe de kinderen en jongeren zelf over het milieu denken en ernaar handelen, is in dit onderzoek niet bekeken.

De Eurobarometer uit 2001 wees uit dat de bescherming van het leefmilieu op de derde plaats (54%) komt bij de prioriteiten van Europese jongeren voor het toekomstig beleid van de Europese Unie, na de werkvoorziening (69%) en de strijd tegen de criminaliteit (61%). Dit percentage is iets lager dan in 1997, toen nog 60% van de bevroegde jongeren meende dat milieu één van de hoofdbekommernissen diende te zijn/worden van het Europees beleid (behaalde toen de tweede plaats). In België (alook Italië) wordt de bescherming van het milieu echter veel minder vernoemd (zo'n 45%), zeker in vergelijking met landen als Denemarken en Zweden (zo'n 65%) (Eurobarometer, 2001).

Uit de APS-survey blijkt dat jongere mensen een positiever milieubesef hebben dan oudere mensen, terwijl deze laatsten zich wel milieuvriendelijker gedragen<sup>22</sup>. Jongere mensen percipiëren het natuurlijk milieu eerder als een problematisch gegeven, staan positiever ten aanzien van indirecte investerende maatregelen door de overheid (publieke campagnes organiseren, milieuvriendelijke initiatieven van ondernemingen, verenigingen en burgers subsidiëren, ...), hebben een grotere financiële offerbereidheid (bereid extra milieubelasting te betalen, bereid milieuvriendelijke producten te kopen, bereid milieutaks te betalen op vervuilende producten, ...) en zijn vlugger geneigd actie te voeren ten voordele van het milieu. Oudere mensen zijn echter zuiniger in hun gedrag (licht uitdoen en deur sluiten wanneer men een ruimte verlaat, zuinig omspringen met water tijdens het tanden poetsen, de vaat, ...), rapen iets vlugger het afval van anderen op (of maken een opmerking als iemand afval op straat werpt) en recyclen en sorteren hun afval op regelmatigere basis dan jongeren (Ackaert & Swyngedouw, 1998; APS, 2002). Een vergelijking tussen de APS-bevragingen van 1996 en 2000 leert verder dat de jongste leeftijdsgroep (16-24-jarigen) en de senioren (+65 jarigen) het meest (bereid zijn) gebruik (te) maken van alternatieve vervoerswijzen. Vooral de groep 25-44-jarigen blijkt in 2000 minder bereid te zijn om de auto aan de kant te laten staan dan in 1996, en maakt minder gebruik van het openbaar vervoer en de fiets dan vroeger (APS, 2002). Het is echter niet duidelijk of het hier om een leeftijds- of cohorte-effect gaat. Het hogere milieubesef van jongere mensen zou kunnen worden verklaard door een blijvende blootstelling aan alarmerende informatie over milieuvervuiling tijdens de jongste decennia. Dit zou een meer milieubewuste generatie met zich mee kunnen brengen waarvan de 'toewijding' aan het milieu niet verandert bij het ouder worden. Anderzijds zou het ook kunnen dat naarmate jongeren ouder worden, en in het arbeidscircuit zijn gestapt, een gezin hebben gesticht, een woning hebben gekocht..., de economie gaat primeren boven de ecologie, tenzij deze voordelen biedt voor de 'portemonnee' (zuinig energiegebruik, recyclen en composteren, ...).

## 6. Discussie

Als we één conclusie uit deze synthese kunnen trekken, is het wel dat er in Vlaanderen vooralsnog weinig studies zijn gevoerd naar wonen, de woonomgeving, mobiliteit en (de beleving van) het leefmilieu bij kinderen en jongeren. Hoewel de thematieken duidelijk leven in beleidsmiddelen, het jeugdwerk, de kinderrechtensector, het onderwijs, ... bleken zij zelden het onderwerp van (systematisch en representatief) onderzoek. Dit vormt dan ook een niet verwaarloosbare lacune in het jeugdonderzoek.

De enkele onderzoeken terzake tonen wel aan dat de gemiddelde Vlaamse jongere – net als de bevolking in het algemeen overigens – best tevreden is met zijn woning en woonomgeving. De debatten over de thema's blijken echter sterk door contradictorische of tegengestelde belangen te worden gevoerd. Zo kan men een tegenstelling vinden in de concepten 'vervoersautonomie' (die volgens velen absoluut moet worden nagestreefd) enerzijds, de reële verkeersonveiligheid voor de jongerenpopulatie (veruitwendigd in het aantal verkeersongevallen en –doden) anderzijds; tussen de wenselijke autonome beweging in en verkenning van de leefomgeving door en voor jongeren enerzijds, de maatschappelijke gevaren waarop kinderen en jongeren dagelijks worden gewezen en de onveiligheidsgevoelens die sterk leven bij volwassenen (zeker als het om hun kinderen gaat) anderzijds; de vraag naar het wegwerken van de 'vervoersarmoede' en 'bewegingsbeperking' bij jongeren, en de vaststelling dat de jongere

---

<sup>22</sup> Het APS-onderzoek dateert wel van 1996 en bevraagt Vlamingen vanaf 16 jaar. In het artikel van Ackaert en Swyngedouw worden enkel correlaties gepresenteerd tussen milieu-opvattingen, -gedrag e.d. enerzijds, leeftijd als continue variabele anderzijds. Daarom kunnen we niets specifiek zeggen over de leeftijdscategorie 16-25-jarigen, in vergelijking met andere leeftijdscategorieën.

leeftijdsgroepen, in vergelijking met andere, oudere leeftijdscategorieën, hun vrije tijd het minst thuis besteden; het grote pleidooi voor (het toegankelijker maken van) alternatieve vervoerswijzen voor jongeren, en de vaststelling dat naarmate de auto in het wettelijk bereik komt, de jongeren massaal overstappen op de auto; de grotere aandacht van jongeren voor (de bescherming van) het milieu, en de vaststelling dat zij dit minder in milieubewust gedrag omzetten dan ouderen; ...

Dit neemt natuurlijk niet weg dat de kwaliteit van de leefomgeving voor kinderen en jongeren een belangrijk – en voor het beleid nastrevenswaardig – gegeven is. Onderzoeken laten zien dat kinderen en jongeren het belangrijk vinden om hun eigen straat en woonomgeving op autonome en veilige wijze te verkennen, zich storen aan het snelle en overdadige verkeer, het belangrijk vinden een groene en auto-loze buitenruimte ter beschikking te hebben, hun toekomstige woning dan ook idealiter in een landelijke, rustige, groene, (verkeers)veilige en propere omgeving plaatsen, .... Tegelijkertijd willen ze echter ook in een buurt wonen waar alles onmiddellijk ter handen ligt: fuifzalen, cafés, jeugdhuizen, bioscopen, zwembaden en andere (openlucht) sportinfrastructuur, speel- en andere pleinen, winkels om te shoppen, bussen die voor de deur stoppen en heel de nacht door rijden, .... Dergelijke, eerder contradictorische zaken inpassen in het beleid naar ruimtelijke ordening, mobiliteit, leefmilieu, ... is geen sinecure en vormt dan ook een uitdaging voor de toekomstige beleidsvoering.



## Bibliografie

- Aminabel (2003). *Beleidsaanbevelingen op basis van een kleinschalig terreinonderzoek bij kamperende jeugdgroepen – zomer 2003*. Aminabel – cel NME&I, Werking Jeugd, ruimte, omgeving en milieu, actiegebied 'Milieuvriendelijk op kamp'.
- Administratie Planning en Statistiek (APS) (2002). *Stativaria 25: De Vlaming over "ons" milieu en "zijn" –gedrag. Resultaten van de APS-surveys 1996 en 2000*. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- Buysse, W. (2003). *Kinderen en jongeren in de stad. Case: ruimtelijke analyse van de speelruimte in Gent*. Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van licentiaat in de geografie. Universiteit Gent, Faculteit Wetenschappen, Academiejaar 2002-2003.
- Coppens, K., Glorieux, Koelet, S., Moens, M. & Vandeweyer, J. (2001). *Vlaanderen de klok rond. Enkele resultaten van het Vlaamse tijdsbudgetonderzoek (TOR'99)*. VUB, Faculteit Economische, Sociale en Politieke Wetenschappen en Solvay Management School, Vakgroep Sociologie/Onderzoeksgroep TOR.
- De Groof, S. (2003). *Leerlingenparticipatie nader bekeken. Een kwalitatief en kwantitatief onderzoek naar de betekenis van participatie voor leerlingen, leerkrachten en directies uit het secundair onderwijs*. Onuitgegeven onderzoeksrapport, VUB, Faculteit Economische, Sociale en Politieke Wetenschappen en Solvay Management School, Vakgroep Sociologie/Onderzoeksgroep TOR.
- De Jong-Gierveld, J., Liefbroer, A. C. & Dourleijn, E. Je bent jong en je wilt wat... In: *Bevolking en Gezin*, 29, (1), 91-114.
- Goedseels, E., Vettenburg, N. & Walgrave, L. (2000). Vrienden en vrije tijd. In: De Witte, H., Hooge, J. & L. Walgrave (red.). *Jongeren in Vlaanderen: gemeten en geteld. 12- tot 18-jarigen over hun leefwereld en toekomst*. (pp. 149-183) Leuven: Universitaire Pers.
- Hautekiet, P., Strynck, F., Verhaeghe, B. & Erkelbout, W. (red.) (2001). *Jeugd bij bosjes, groene speelruimte gepland & geplant*. Brussel: Algemene Dienst voor Jeugdtoerisme vzw.
- Huybregts, I. & N. Vettenburg, m.m.v. Vanspauwen, K. (2002). *Mogelijkheden van een fuivenbeleid*. Onuitgegeven onderzoeksrapport, K.U.Leuven, Faculteit Rechtsgeleerdheid, Onderzoeksgroep Jeugdcriminologie.
- Kaesemans, G. (2002). *Tienerkliks. Het verhaal van het Vlaamse Kliksonderzoek*. Leuven/Apeldoorn: Garant.
- Karsten, L., Kuiper, E. & Reubsat, H. (2001). *Van de straat? De relatie jeugd en openbare ruimte verkend*. Assen: Van Gorcum.
- Kind & Samenleving (2003). *Inventarisatie van bestaand onderzoek omtrent het perspectief van kinderen op de publieke ruimte*. Onuitgegeven besluitenverslag. Meise: Kind & Samenleving.
- Kinderrechtencoalitie (2002). *Open forum. Mobiliteit en de rechten van het kind*. Ongepubliceerd verslag van de studiedag gehouden op 2 oktober 2002 in het Hoger Instituut voor Gezinswetenschappen te Brussel.
- Kinderrechtencommissariaat (2001). *Jaarverslag Kinderrechtencommissariaat 2001*. Brussel: Kinderrechtencommissariaat.
- Kliksons (2004). *De Kliksons*. Onuitgegeven voorlopig werkrapport.
- Meire, J. & Vleugels, I. (2004). *Onderzoek betreffende de vervoersautonomie van kinderen. Fase 1: Literatuurstudie, over de kwalitatieve methodologie van onderzoek bij kinderen en over het onderzoek naar de mobiliteit van kinderen*. Onuitgegeven rapport uitgevoerd door Onderzoekscentrum Kind & Samenleving en Langzaam Verkeer.
- Smits, W. (2004). *Maatschappelijke participatie van jongeren. Bewegen in de sociale, vrijetijds- en culturele ruimte*. Onuitgegeven onderzoeksrapport, VUB, Faculteit Economische, Sociale en Politieke Wetenschappen en Solvay Management School, Vakgroep Sociologie/Onderzoeksgroep TOR.
- Vandenplas, E. (2003). *Verslag van een kleinschalig terreinonderzoek over milieuvriendelijk kamperen (zomer 2003)*. Ongepubliceerd stageverslag, UGent, Faculteit Psychologie en Pedagogische Wetenschappen, Vakgroep Sociale, Culturele en Vrijetijdsagogiek.

Van Gils, J. (2000). *Kinderen filosoferen over de stad, een belevingsonderzoek op basis van filosofische gesprekken van Brusselse kinderen van 10-12 jaar*. Een onderzoek in het kader van het project Filokids. Brussel: Onderzoekscentrum Kind en Samenleving.

Verhetsel, A., Witlox, F. & Tierens, N. (2003). *Jongeren en wonen in Vlaanderen. Woonsituatie, woonwensen en woonbehoeften*. Antwerpen: Uitgeverij De Boeck.

Vermeulen, W, Katteler, H. & Woldringh, C. (2003). Veilig naar school. De wankelrelatie tussen scholieren en verkeersveiligheid. In: *Verkeerskunder*, 7, 18-23.

Vlaamse Jeugdraad (2002a). *Klets! 2002 Trek je mond open. Verslagboek mobiliteit*. Onuitgegeven verslag van de bevraging en studiedag van de Vlaamse Jeugdraad te Antwerpen.

Vlaamse Jeugdraad (2002b). *Klets! 2002 Trek je mond open. Verslagboek ruimte*. Onuitgegeven verslag van de bevraging en studiedag van de Vlaamse Jeugdraad te Antwerpen.

Willems, B. & Cuyvers, R. (2004). *Ervaring en ongevalbetrokkenheid. Een literatuurstudie*. Onuitgegeven onderzoeksrapport, LUC & Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit.