

De waarde van autonome mobiliteit

AUTEUR JOHAN MEIRE FOTOGRAFIE ELINE PYCK

Mobiliteitsbeleid voor kinderen richt zich vaak eenzijdig op verkeersveiligheid. Daardoor worden kinderen kansen ontnomen om sociale en ruimtelijke competenties op te doen.

Zich verplaatsen is voor kinderen niet altijd vanzelfsprekend. Kinderen mogen niet overal alleen naartoe en moeten gewoonlijk toestemming krijgen van hun ouders of andere volwassenen. Omdat kinderen zich onderweg soms zelf kwetsbaar of onzeker voelen, durven ze ook niet altijd zomaar alleen op pad te gaan. Die bezorgdheden van ouders en kinderen maken dat kinderen onderweg minder autonoom zijn dan volwassenen: hun bewegingsvrijheid is beperkter, en ze worden vaak door volwassenen begeleid.

Toch is het zonder meer zo dat kinderen verplaatsingen vooral waarderen als zij er zelf greep op hebben: met name wanneer ze te voet of met de fiets, step of skates onderweg zijn. Dat komt omdat ze de verplaatsing dan tot iets meer kunnen maken dan enkel het reizen van A naar B. Naast de beperkte autonomie is dat kenmerkend voor de mobiliteit van kinderen. Ze koppelen hun verplaatsingen makkelijk aan andere activiteiten. Kinderen spelen onderweg, balanceren op een muurtje langs het voetpad, spelen wielrennertje terwijl ze naar huis fietsen, stappen op het zebrapad alleen op de witgeschilderde stroken. Onderweg zijn is dan een gelegenheid om tegelijk andere dingen te doen of mee te maken.

Voor kinderen betekent 'verplaatsen' dus in grote mate 'verkeren' of interacteren met hun omgeving: de mensen, de natuur en de materiële omgeving. Kinderen ervaren dat niet als een prettig neveneffect van een verplaatsing die vooral functioneel moet zijn, maar juist als de meest betekenisvolle eigenschap van het op weg zijn. Dat bleek uit een kwalitatief onderzoek dat naging hoe kinderen hun mobiliteit beleven en een daarop volgende enquête bij 2500 Vlaamse tien- tot dertienjarigen. Kinderen verbinden verplaatsing op een vanzelfsprekende manier met het sociale aspect ervan: onderweg kan je babbelen. Vooral samen fietsen wordt daarom erg gewaardeerd. Ook het contact met de omgeving

is erg belangrijk, en daar gaat dit artikel verder op in.

Mobiliteit betekent hier 'het zich verplaatsen door de publieke ruimte'. Die publieke ruimte is niet homogeen. Ze is in meer of mindere mate vertrouwd en betekenisvol, biedt uitdagingen of wordt veeleer als bedreigend beschouwd. Autonome mobiliteit is voor kinderen op twee manieren waardevol voor de omgang met de publieke ruimte. De 'inclusieve waarde' van het autonoom onderweg zijn helpt om vertrouwd te worden met een omgeving; ertoe te behoren en zich er thuis te voelen. Daarnaast heeft het onderweg zijn ook een 'ervaringswaarde': de publieke ruimte biedt ervaringen, uitdagingen en sociale ontmoetingen die in de private sfeer moeilijker te vinden zijn.

Inclusieve waarde

Autonome mobiliteit heeft voor kinderen een inclusieve waarde: het helpt hen om een omgeving te leren kennen en ermee vertrouwd te raken. Nog meer dan bij volwassenen staat de vertrouwdheid met

een plek of route in de ruimtelijke betekenisgeving centraal. Kinderen maken niet alleen de welbekende associaties tussen de private sfeer en veiligheid en tussen de publieke sfeer en risico. Tussen de private en de publieke sfeer situeren zij ook duidelijk een lokale sfeer: een publieke sfeer die zowel in fysiek als in sociaal opzicht een vertrouwde ruimte is. In je eigen straat of buurt is het bijvoorbeeld niet eng in het donker, omdat je er de mensen en de

Onderweg zijn is een manier om ervaring op te doen met de publieke ruimte en ermee vertrouwd te raken.

omgeving kent.

Onderweg zijn is een van de belangrijkste manieren om ervaring op te doen met de publieke ruimte en die gaandeweg tot een vertrouwde omgeving te maken. Verplaatsingen met de auto of de bus geven weinig bewegingsvrijheid en bieden nauwelijks contact met de omgeving. Dat ligt anders voor verplaatsingen die te voet, met de fiets, met de step of op skates plaatsvinden. Kinderen hebben

Verplaatsen is verkeren.



dan, onbegeleid door volwassenen, maar wellicht toch samen met leeftijdsgenoten, de vrijheid die het mogelijk maakt om hun eigen buurt te leren kennen en hun 'vertrouwde' omgeving uit te breiden. Ze doen dat op heel dagelijkse manieren, gewoon in het onderling samenzijn en praten. Een route die kinderen eens samen hebben genomen, wordt een vertrouwde route, die zij nadien blijven nemen. Door samen op pad te zijn, blijft alvast de onmiddellijke sociale omgeving vertrouwd en veilig.

Dit uitbouwen van een vertrouwde publieke ruimte gebeurt tijdens verplaatsingen naar specifieke bestemmingen, maar is ook een belangrijk element van 'informele mobiliteit'. Informele mobiliteit is een op zich doelloze verplaatsing, zoals wanneer een kind vraagt: "mag ik gaan fietsen?" Kinderen die zich op een vrije, informele manier door de ruimte kunnen en mogen bewegen, kunnen deze verplaatsingen koppelen aan gewoon wat rondkijken of spelen in de buurt. Informele mobiliteit hangt dan sterk samen met het informele spel waarbij kinderen, zeker jongens, 'eigen' plekken creëren uit stukjes restructuur, zoals kampen, boomhutten of 'spookhuizen'. Het steeds meer verdwijnen van deze onbestemde ruimtes is voor kinderen dan ook erg frustrerend. Ook andere trends in de vrijetijdsbesteding van kinderen maken hun autonome mobiliteit, en hun daarmee gepaard gaande aanwezigheid in de publieke sfeer minder vanzelfsprekend. Het vrijetijdsaanbod in aparte, georganiseerde 'kinderdomeinen' heeft een vaste agenda, zodat kinderen vaak – beduidend meer dan naar school – met de auto heen worden gebracht. Tegelijk speelt de vrije tijd van veel kinderen zich in toenemende mate af binnenshuis of in de eigen tuin. In dat geval stelt vraag van (autonome) mobiliteit zich eenvoudigweg niet.

Ervaringswaarde

Autonome mobiliteit heeft ook een 'ervaringswaarde': het onderworp zijn in de publieke ruimte biedt allerlei uitdagingen. Zich verplaatsen betekent in de publieke sfeer komen, loskomen van de thuisomgeving en het overschrijden van allerlei grenzen tussen geografische en sociale sferen. Dat kan het verplaatsen prettig en waardevol maken. Het contact met de omgeving, en dan vooral de natuur, de buurt en het landschap, is voor kinderen bijzonder betekenisvol. Vooral kinderen van de lagere school waarderen het plezier van het verplaatsen op zich: "dan rijd je gewoon langs de velden, misschien zelfs door de velden, en dat is heel plezant". Je kan "lekker crossen" "door de plassen rijden", geuren opsnuiven, kijken naar dieren en wind door je haren voelen.

Naarmate kinderen opgroeien, verkennen ze steeds meer plaatsen buiten hun vertrouwde leefomgeving. Zeker na de overgang van de lagere naar de middelbare school verbreedt de dagelijkse leefwereld van kinderen zich sterk. De wat oudere kinderen kijken verder dan hun eigen buurt en trekken meer en meer naar de stadscentra en semi-publieke urbane ruimtes, zoals winkelcentra en bioscopen. Daar zoeken ze stilaan aansluiting bij de cultuur van jongeren en de wereld van volwassenen. Hun mobiliteit wordt dan vaak de gericht: in plaats van de verplaatsing op zich wordt nu veeleer de bestemming interessant.

Onderweg zijn brengt ook risico's met zich mee, en kinderen worden er vaak kwetsbaar tijdens hun verplaatsingen. Ze zijn eerder bang voor mensen dan voor situaties: bijvoorbeeld veel meer voor een gevaarlijke chauffeur dan voor gevaarlijke kruispunten. Ook sociale onveiligheid ('enge mensen' en groepjes tieners) speelt een belangrijke te onderschatten rol. Wel dient gezegd te worden dat kinderen op basisvertrouwen hebben in volwassenen. Ze voelen zich veiliger

er meer mensen op straat zijn, ook al zijn dat onbekenden. Op sommige, vaak onoverzichtelijke plekken kan die openlijke aanwezigheid van volwassenen haar geruststellende rol niet spelen. Uit verhalen en door eigen ervaringen creëren kinderen voor zichzelf gaandeweg een sociale geografie van onveiligheid: op die en die plek kan je maar beter niet komen. Deze geografie van onveiligheid is sociaal, omdat niet de plekken zelf onveilig zijn, maar omdat het risico bestaat dat er 'rare, enge mensen' rondhangen. Ook wordt ze door kinderen onderling gedeeld, en ontstaat ze deels in interacties met volwassenen.

Toch is het leren omgaan met de risico's van het onderweg zijn nodig om in de (volwassen) samenleving op te groeien, en kinderen beseffen dat heel goed. Opnieuw steunen ze daarbij vaak op leeftijdsgenoten waarmee ze samen op weg zijn. Kinderen doen meer dan het vermijden van risicovolle plekken of fluiten in het donker. Ze gaan ook actief om met potentiële bedreigingen. Ze integreren het gevaar bijvoorbeeld in hun spel door elkaar bang te maken in het donker, of door de schrik voor het donker om te zetten in 'vijanden' die je kan 'doodschieten'. Zo maken kinderen het gevaar identificeerbaar en beheersbaar.

Kinderen op hun plaats?

De risico's van het onderweg zijn zijn niet alleen voor kinderen een aandachtspunt. Het mobiliteitsbeleid voor kinderen heeft zich lange tijd bijna uitsluitend toegespitst op verkeersveiligheid, wat er mede voor heeft gezorgd dat het aantal jonge verkeersslachtoffers is afgenomen. Die evolutie heeft echter een wat wrange bijmaak. De voortdurende aandacht voor de gevaren van het verkeer en de recent toegenomen gevoeligheid voor sociale onveiligheid dreigen de publieke sfeer nadrukkelijk te karakteriseren als inherent gevaarlijk. In die context worden kinderen te eenzijdig als potentieel slachtoffer en dus als te beschermen gezien. Zijn zij eigenlijk nog wel op weg zonder dat ze in een auto rondgereden worden? Minder verkeersslachtoffers, jawel, maar ook gewoon minder kinderen op straat? Onderzoek in verschillende West-Europese landen heeft aangetoond dat kinderen de laatste decennia inderdaad steeds minder vaak zelfstandig op weg zijn, en daar ook op steeds latere leeftijd mee beginnen.

Als kinderen minder onbegeleid op weg mogen, blijkt autovervoer een zeer reële optie. Weinig kinderen hebben een algemene voorkeur voor de auto, maar hij biedt wel meer comfort en is daarom in specifieke omstandigheden, zoals bij slecht weer, toch aantrekkelijk. Bovendien blijken ouders zeer bereid en beschikbaar om hun kinderen ergens met de auto heen te brengen. Meer dan acht van de tien ondervraagde kinderen gaven aan dat hun ouders 'altijd' of 'meestal' bereid zijn om hen ergens heen te brengen, en ook de ouders zelf bevestigden dit.

Dat doet toch vragen rijzen. Het rondrijden van kinderen brengt heel wat extra (gevaarlijk) autoverkeer met zich mee en doet kinderen opgroeien in de 'auto-logica' die het mobiliteitsbeleid juist zo moeizaam probeert tegen te gaan. Een overdaad aan privaat autovervoer zorgt bovendien mede voor een beeld van de publieke ruimte waarin kinderen zonder begeleiding van volwassen niet helemaal op hun plaats lijken te zijn.

Dit besef heeft er, zij het nog maar mondjesmaat, voor gezorgd dat het jeugd- en het mobiliteitsbeleid zich recent ook zijn gaan richten op het stimuleren van zelfstandige verplaatsingen van kinderen en jongeren. Mobiliteitsbeleid kan zodoende beter aansluiten bij de beleving van de kinderen zelf. Een bemoeilijkte toegang voor kin-

deren tot de publieke ruimte is immers niet alleen in zichzelf een jammerlijke zaak; kinderen worden weerbaarder door de concrete omgang met de (risicovolle) complexe publieke ruimte. Door hen die omgang te ontzeggen, beroof je hen dus van de ontwikkeling van heel wat competenties. Autonome mobiliteit wordt slechts gaandeweg verworven, en kinderen krijgen daar de beste kansen toe als die mobiliteit aansluit bij hun leefwereld en niet alleen gericht is op veiligheid, maar ook kansen biedt tot contact met andere mensen en met de omgeving.

Johan Meire (jmeire@k-s.be) is verbonden aan Onderzoekscentrum Kind & Samenleving in Meise, België. Dit artikel is gebaseerd op het netwerkproject 'Vervoersafhankelijkheid en -autonomie van kinderen (10-13 jaar), gefinancierd door het Federaal Wetenschapsbeleid. De onderzoeksrapporten zijn terug te vinden op <www.k-s.be>.

Literatuurselectie

- Harden, J. (2000) There's no place like home: the public/private distinction in children's theorizing of risk and safety. *Childhood* 7, nr. 1, pp. 43-59.
- Hillman, M., J. Adams & J. Whitelegg (1990) One false move... A study of children's independent mobility. Londen: Policy Studies Institute.
- Matthews, H. (2003) The street as a liminal space: the barbed spaces of childhood. In: P. Christensen & M. O'Brien (Ed.) *Children in the city. Home, neighbourhood and community.* Londen: Routledge Falmer.
- Meire, J. (2005) Gaandeweg. Een belevingsonderzoek over de (autonome) mobiliteit van 11- tot 13-jarigen. Meise: Kind & Samenleving.
- O'Brien, M., D. Jones, D. Sloan & M. Rustin (2000) Children's independent social mobility in the urban public realm. *Childhood* 7, nr. 3, pp. 257-277.