



Kindvriendelijke publieke ruimte

Naar een duurzame ruimtelijke planning op kindermaat

Inhoud

Kindvriendelijke publieke ruimte



Voorwoord

5



In de wetenschap dat kinderen niet stil zitten

6

1.1	Kind van zijn tijd die komen moet	6
1.2	Klinische kinderreservaten	7
1.3	Auto of autonomie	7
1.3.1	Verkeersonveiligheid en sociaal onveiligheidsgevoel	8
1.3.2	Verkeersonveiligheidsgevoel	10
1.3.3	Vrienden zijn nabij	11
1.4	Kinderen zetten wat in beweging	11
1.5	Wat we kinderen ontzeggen	12
1.5.1	Een gunstige invloed op de motorische ontwikkeling	12
1.5.2	De ontwikkeling van een sociale identiteit	12
1.5.3	Gunstige invloed op de fysieke conditie	13
1.5.4	Sociale contacten	13
1.5.5	Minder verkeersdrukte	14
1.5.6	Meer tijd voor de ouders	15
1.6	Wat kinderen zelf willen	15
1.7	Besluit: een vernieuwd appel aan planners en beslissers	17



2

Krijtlijnen voor kindvriendelijke publieke ruimte: netwerken

18

- 2.1 Eerste krijtlijn: Autonomie maakt kinderen 'streetwise' 18
 - 2.1.1 Zelf vrienden maken 18
 - 2.1.2 Er valt wat te beleven 18
 - 2.1.3 Grotere afstanden vergen meer samenwerking tussen generaties 22
- 2.2 Tweede krijtlijn: Van kindvriendelijke straten naar kindvriendelijke netwerken - 'kindvriendelijke stedenbouw is interessante stedenbouw' 23
 - 2.2.1 Formele en informele routes 23
 - 2.2.2 Synergie met nieuwe stedenbouwkundige thema's opzoeken 24
 - 2.2.3 Fijnmazige routes voor fietsers en voetgangers: maaswijdte 70-100 m 24
 - 2.2.4 Gedeeld netwerk met verschillende schalen 25
 - 2.2.5 Wisselwerking tussen netwerk en functies bevorderen 25
 - 2.2.6 Merktekens en bakens, catalysatoren voor ontmoeting en spel. Van speeltuig tot speels 26
- 2.3 Derde krijtlijn: Duurzaamheid in ruimtelijke planning en mobiliteitsbeleid is vriendelijk voor (de toekomst van) de kinderen van nu 27

3

Kindvriendelijke ruimte in de praktijk

28

- 3.1 Visie op types voor stedelijke weefsels 28
 - 3.1.1 Een traditioneel stadscentrum 28
 - 3.1.2 19de-eeuwse wijken 29
 - 3.1.3 Voorstedelijke gemeenten 30
- 3.2 Een kindvriendelijk netwerk voor de publieke ruimte in een voorstadswijk: de Sint-Pieterswijk te Sint-Truiden 31
 - 3.2.1 Een heterogene wijk 31
 - 3.2.2 Concrete maar verspreide initiatieven in de wijk, hoe een nieuwe samenhang bekomen 33
 - 3.2.3 Nog meer kansen: informele paden en formele assen: een kindvriendelijk netwerk 35
 - 3.2.4 Een vernieuwd park als de kers op de taart 38
 - 3.2.5 Besluit: kindvriendelijk netwerk drager van volwassen stedenbouw 41

Literatuurlijst

42

Colofon

43

Voorwoord

Kindvriendelijke publieke ruimte



1 In de wetenschap dat kinderen niet stil zitten	6
2 Krijtlijnen voor kindvriendelijke publieke ruimte: netwerken	18
3 Kindvriendelijke ruimte in de praktijk	28



Publieke ruimte moet kindvriendelijk zijn. Kinderen hebben onze straten en pleinen nodig: om naar school te gaan, om te skaten, om te fietsen, om te spelen... maar ook om de buitenwereld te leren kennen en sociale vaardigheden te ontwikkelen. Het zijn echter niet alleen de kinderen die behoefte hebben aan publieke ruimte. De publieke ruimte heeft de kinderen op haar beurt minstens even hard nodig. Een publieke ruimte zonder kinderen leeft niet. Kinderen maken van publieke ruimte een sociale ruimte.

Handleidingen over openbare ruimte zijn meestal bedoeld om de inrichting ervan zo verstandig mogelijk te regelen en uitwassen zo veel mogelijk tegen te gaan. Op zich is dat natuurlijk een zeer goede zaak. Het enige probleem daarbij is dat die handleidingen door de figuurlijke speelruimte te willen uitsluiten, vaak ook de speelruimte in de letterlijke zin beknotten.

In de wereld van de planners, ontwerpers, beheerders en bestuurders zitten kinderen niet mee aan tafel. Daardoor wordt de publieke ruimte vaak te weinig bekeken vanuit hun perspectief. Nochtans zijn kinderen een uitstekende toetssteen voor ons openbaar domein. Een kindvriendelijke omgeving is immers per definitie ook een vriendelijke omgeving.

Deze brochure is bedoeld als een bril die ons helpt om de publieke ruimte door kinderogen te bekijken. Ze is opgesteld voor verkeersdeskundigen, stedenbouwkundige ontwerpers, beleidsmensen, ambtenaren, schoolbesturen, buurtgroepen... Kortom, voor iedereen die interesse heeft in de relatie tussen kinderen, mobiliteit en openbare ruimte.

Kinderen zijn goed voor de publieke ruimte. De publieke ruimte moet dus ook goed zijn voor kinderen.

Kathleen Van Brempt
Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen



1 In de wetenschap dat

In dit hoofdstuk grasduinen we in wetenschappelijke literatuur. We maken uitgebreid gebruik van een literatuuronderzoek over de vervoersautonomie van kinderen dat Mobiel 21 vzw (het voormalige Langzaam Verkeer vzw) binnen een federaal wetenschapsprogramma voor duurzame ontwikkeling uitvoerde in samenwerking met Kind en Samenleving vzw. De wetenschappelijke verwijzingen naar auteurs hebben we voor de leesbaarheid van deze publicatie achterwege gelaten. U vindt ze in de literatuurlijst achteraan.

1.1 Kind van zijn tijd die komen moet

Historisch en sociologisch onderzoek naar de plaats van kinderen in de samenleving heeft ons doen beseffen dat hun aparte status in de modern-westerse samenleving niet zo vanzelfsprekend is. Die aparte status houdt in dat we kinderen in de eerste plaats waarderen om wat ze in de toekomst verwezenlijken. Ze zijn erg kostbaar omdat ze als groep de toekomstige generatie volwassenen vormen. Tegelijk zijn ze nog onvolwassen, want kwetsbaar en nog niet competent om goed te kunnen functioneren in de volwassen samenleving, omdat ze zich nog moeten aanpassen aan de normen en waarden van volwassenen. Omdat ze zo kostbaar en kwetsbaar zijn, moeten we ze beschermen. En omdat ze nog niet geheel passen in de volwassen samenleving moeten we ze opvoeden en controleren. Telkens is het vrijwaren van hun toekomst de inzet: kinderen zijn volwassenen in spe.

Die bescherming en controle van kinderen marginaliseert hen als sociale categorie. Geheel in lijn met het idee dat ze nog geen volwaardige burgers zijn, krijgen kinderen een aparte en geïsoleerde plaats in de samenleving. De voorzieningen die we voor hen creëren, zoals de school of vrijetijdsbestedingen, moeten hen in een beschermde en gesurveilleerde omgeving voorbereiden op het latere leven.

Kinderen die op straat voetballen en tussen geparkeerde wagens verstoppertje spelen, beschouwen we soms als onverantwoord. Maar wat ontnemen we hen door onze verantwoordelijkheid?



kinderen niet stil zitten

1.2 Klinische kinderreservaten

Dit 'in quarantaine' zetten van kinderen nam in de twintigste eeuw nog merkbaar toe, zeker omdat kinderen geen arbeidskrachten meer zijn¹. We bestempelen kinderen daardoor vaak als afhankelijk. Tegelijk werd het kindbeeld ook sentimenteler. De familie is de veilige haven in een harteloze wereld en het is vooral thuis dat kinderen nog op hun eigen, creatieve manier aan zelfrealisatie kunnen doen.

De 'institutionalisering van de kindertijd' beperkt zich niet tot de school. Ook de 'vrije tijd' werd minder vrij: kinderen zijn lid van sportclubs, gaan naar de muziekschool... Hun activiteiten en vrijetijdsbesteding worden sterk georganiseerd. Ze bewegen zich zo van het ene 'eiland' van kind-zijn naar het andere.

De feitelijke marginalisering van kinderen als groep en de institutionalisering van hun activiteiten kennen ook hun weerspiegeling in de organisatie van de publieke ruimte. Onbestemde ruimtes, zoals braakliggende terreinen verdwijnen meer en meer terwijl dat net de plaatsen bij uitstek zijn waar kinderen zich kunnen uitleven in hun eigenheid, in spel, exploratie, fantasie, ongestructureerde activiteiten. Functionele differentiatie van de ruimte betekent voor kinderen dat we voor hen voorziene ruimtes doorgaans aanleggen waar er nog plaats voor is. Zo planten we speelterreinen vaak in aan de rand van een woonwijk waardoor kinderen uit het straatbeeld verdwijnen. Andere voorzieningen waarvan kinderen veel gebruik maken, zoals sportcomplexen, zetten we vaak aan de rand van de stad, waardoor kinderen ze moeilijk zelfstandig te voet of met de fiets kunnen bereiken.

1.3 Auto of autonomie

De belangrijkste oorzaak voor de verminderde zelfstandige mobiliteit van jongeren die in de internationale literatuur vernoemd wordt, is verkeersonveiligheid, op de voet gevolgd door sociaal onveiligheidsgevoel. Maar ook socioculturele factoren verklaren de afname van de zelfstandige mobiliteit van jongeren. Veruit de belangrijkste factor is het meer en meer gestructureerde karakter van de vrijetijdsbesteding van kinderen. Activiteiten worden steeds meer aan een specifieke plaats en tijd verbonden. Ook de kleiner wordende gezinnen en vooral veranderingen in het leefpatroon van gezinnen zoals twee kostwinners binnen één gezin, hebben het gebruik van de wagen doen toenemen. De vrijheid van de volwassenen (autobezit) is ten koste gegaan van de zelfstandige bewegingsvrijheid van kinderen.

1 De aparte, beschermde status van kinderen heeft dus niet alleen pedagogische redenen; een aparte kindertijd is ook een soort 'luxe' die eigen is aan de moderne westerse maatschappij. Toch is het niet zo dat kinderen 'niet meer werken' of dat ze 'nutteloos' zijn geworden. Wel is het werk anders geworden: een overgang van fabriek en veld naar de school, wat ook een economisch en sociaal nuttige plicht is voor kinderen en een behoorlijke werklast voor hen inhoudt.



1 In de wetenschap dat kinderen niet stil zitten

1.3.1 Verkeersonveiligheid en sociaal onveiligheidsgevoel

Tabel 1 Dodelijke slachtoffers onder kinderen van 0-14 jaar in België van 1996-2001

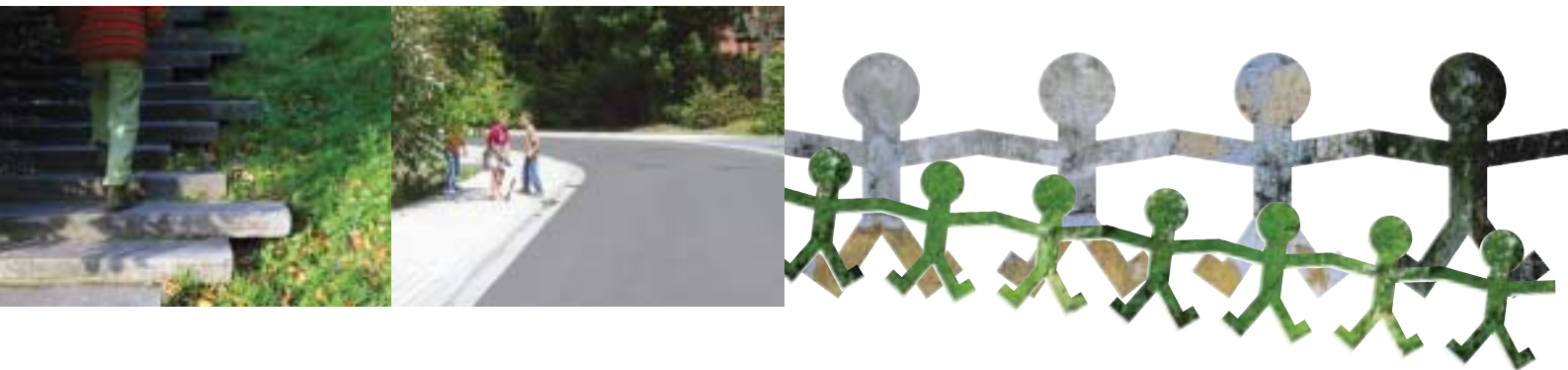
Dodelijke slachtoffers naar het soort weggebruiker en naar leeftijd	1996		1997		1998		1999		2000		2001	
	M	V	M	V	M	V	M	V	M	V	M	V
Inzittenden van personenwagens												
Totaal	635	218	621	223	670	266	608	243	698	223	626	234
Van 0 tot 5 jaar	9	3	5	3	10	9	3	4	6	3	7	6
Van 6 tot 9 jaar	3	-	4	4	7	5	5	9	2	1	5	5
Van 10 tot 14 jaar	7	3	3	2	4	3	8	2	4	4	4	4
Totaal kinderen	19	6	12	9	21	17	16	15	12	8	16	15
% van totaal	2,99	2,75	1,93	4,04	3,13	6,39	2,63	6,17	1,72	3,59	2,56	6,41
Fietsers												
Totaal	92	28	84	38	90	45	85	37	89	45	83	24
Van 0 tot 5 jaar	-	-	-	-	1	-	2	1	1	2	-	-
Van 6 tot 9 jaar	1	-	2	-	3	4	2	-	1	1	2	1
Van 10 tot 14 jaar	4	4	5	8	10	8	5	6	2	5	5	2
Totaal kinderen	5	4	7	8	14	12	9	7	4	8	7	3
% van totaal	5,43	14,3	8,33	21,1	15,6	26,7	10,6	18,9	4,49	17,8	8,43	12,5
Voetgangers												
Totaal	96	59	87	54	85	76	86	68	77	65	86	58
58	2	-	5	4	5	2	4	1	4	1	1	4
Van 6 tot 9 jaar	4	2	2	2	-	3	2	-	3	2	6	5
Van 10 tot 14 jaar	3	3	2	2	3	3	5	2	1	2	1	4
Totaal kinderen	7	5	4	4	3	6	7	2	4	4	7	9
% van totaal	7,29	8,47	4,60	7,41	3,53	7,89	8,14	2,94	5,19	6,15	8,14	15,5

Doden (30d - van 0 tot 14 jaar)	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Autopassagiers	25	21	38	31	20	31
Fietsers	9	15	26	16	12	10
Voetgangers	12	8	9	9	8	16
Totaal	46	44	73	56	40	57

Bron: N.I.S.

Doden (30d) en ernstig gewonden (van 0 tot 14 jaar)	2001
Autopassagiers	263
Fietsers	151
Voetgangers	183
Totaal	597

Bron: BIVV



Zoals reeds aangehaald werd, is verkeersonveiligheid de belangrijkste oorzaak voor verminderde zelfstandige mobiliteit van jongeren. Uit tabel 1 blijkt dat voetgangers en fietsers in de leeftijdscategorie 0 tot 14 jaar beduidend meer het slachtoffer zijn van een ongeval met dodelijke afloop dan autopassagiers van 0-14 jaar.

Tabel 2 Antwoorden van kinderen over wat hen hindert bij het buiten spelen

in %	auto's	hondenpoep	boze volwassenen	honden	andere kinderen	andere
jongens	43	77	46	1	3	10
meisjes	43	71	39	3	3	18
gemiddeld	43	74	43	2	3	14

Bron: CROW

Uit een onderzoek van het Bureau Speelruimte in 1995 in Nederland blijkt dat auto's en boze volwassenen, na hondeneigenaars die zich niet aan de hygiëneregels houden, een bron van last zijn voor kinderen die buiten spelen. Verkeersonveiligheid is grotendeels een subjectief gevaar. Maar door de levensgevaarlijke en fysieke gevolgen ervan, loopt verkeersonveiligheid toch wel zeer ver uit op de andere gevaarbronnen. Een kind krijgt hierdoor ruimtelijke beperkingen opgelegd en wordt bijgevolg in zijn sociale ontwikkeling beïnvloed.

Tabel 3 Indicatie van de leeftijd waarop kinderen bepaalde verkeerstaken al dan niet zelfstandig kunnen uitvoeren

Leeftijd	Oversteken	Fietsen
4-8 jaar	alleen met duidelijke opdracht in woonstraten	alleen in zeer veilige gebieden als oefening en spel
9-12 jaar	langere reactietijd en mogelijk spontaan gedrag	vergt nog veel concentratie als taak op zich. Complexe situaties zijn gevaarlijk!
13 jaar en ouder	geen probleem	complexe situaties blijven een probleem

Bron: CROW - Ontwerpen voor kinderen - 2000

Omdat we kinderen nauwelijks kunnen 'aanpassen' aan het huidige verkeersmilieu moeten we de leefwereld en de dimensies van het kind als uitgangspunt nemen wanneer we kwaliteitsvolle woon-, speel- en schoolomgevingen zoeken en daartussen veilige routes willen leggen. De problemen die kinderen ervaren in het verkeer zijn velerlei. Gevaarlijk zijn vooral nieuw verworven vaardigheden die ze voor het eerst in praktijk brengen. Leren stappen zonder handje geven, leren alleen de straat oversteken, leren alleen naar school fietsen... De ervaring is de echte leerschool. Tabel 3 geeft een indicatie van de leeftijd waarop kinderen bepaalde verkeerstaken al dan niet zelfstandig kunnen uitvoeren. Naast lichaamsbeheersing, voldoende geheugencapaciteit en inzicht in verkeerssituaties zijn de mate van besef van gevaar en ervaringen in de praktijk heel belangrijk.



1 In de wetenschap dat kinderen niet stil zitten

1.3.2 Verkeersonveiligheidsgevoel

Tabel 4 De ooghoogte van kinderen, naar leeftijd

Leeftijd	Ooghoogte in cm
2	80
4	90
6	110
8	125
10	135
12	145
Auto	hoogte 155 cm

Door hun kleine gestalte kijken kinderen anders dan volwassenen. Ze kunnen niet over wagens of andere visuele barrières heen kijken: hagen, straatmeubilair... Zelfs al zien ze iets of iemand naderbij komen, door hun kleine gestalte kunnen ze niet vaststellen hoe snel het voertuig of de bestuurder op hen afkomt, noch hoe ver deze verwijderd is. Ze verwarren zien en gezien worden, kunnen geluiden moeilijk lokaliseren, vereenzelvigen gevaar eerder met objecten dan met situaties waarin ze die objecten tegenkomen, ze zijn trager en ondoeltreffend in hun reacties. Hun bewegingsspel valt moeilijk te verzoenen met een oplettend verkeersgedrag, en een echt veilig gedrag op straat per fiets en te voet evolueert slechts geleidelijk.

Kinderen hebben het vooral moeilijk met:

- te snel rijdende auto's: zij kunnen snelheden moeilijk inschatten;
- een belemmerd uitzicht bij het oversteken door bijvoorbeeld geparkeerde auto's, glasbakken, bussen, containers, hagen, muurtjes, struiken, telefooncel... wegens hun ooghoogte;
- parkeren op de stoep of het fietspad waardoor ze moeten uitwijken naar de rijweg;
- manoeuvrerende auto's (achteruitrijden, afslaan zonder signaal, geen voorrang geven, verkeersregels overtreden) door het verrassingselement en de valse verwachting gezien te worden;
- rotondes omdat ze niet altijd goed weten waar eerst te kijken, en bovendien gebruiken veel chauffeurs hun knipperlicht niet bij het afrijden van rotondes.



1.3.3 Vrienden zijn nabij

Kinderen zijn tegenwoordig steeds meer lid van geformaliseerde groepen zoals clubs en verenigingen en komen elkaar dus tegen in een meer gecontroleerd en sociologisch homogener milieu. Deze omgevingen zijn echter geïsoleerde eilandjes. Een onderzoek in West-Berlijn geeft aan dat dergelijke clubactiviteiten weinig vriendschappen opleveren die ook daarbuiten actief zijn. Het zijn doelgerichte samenkomsten die enige concentratie en discipline vergen van de kinderen maar het zijn geen kindeigen groeperingen. De activiteiten op zich vinden lang niet altijd in de buurt van de woning van het kind plaats, waardoor het grotere afstanden moet afleggen. Daarbij komt dat vele ouders hun eigen activiteiten, zoals boodschappen doen, willen combineren met de georganiseerde activiteiten van hun kind. Het gevolg is veel heen en weer gerij. Kinderen worden 'voor hun veiligheid' en omwille van 'tijdswinst' per auto gevoerd. Ze verliezen op deze manier een belangrijk stuk van hun (mobiele) vrijheid.

De vrije contactenmarkt van het buiten spelen verliest daardoor terrein, maar blijft belangrijk. Spelen binnen een beperkte ruimte of kader betekent immers minder beweging en bewegingsvrijheid, minder eigen initiatief en minder spontane interacties.

Daarnaast geeft onderzoek ook aan dat het belangrijk is sociologische evoluties bij kinderen in relatie met vorige en andere 'generaties' te bekijken. Met andere woorden zijn de wensen van kinderen veranderd, of die van hun ouders of van hun omgeving?

Andere elementen die het leven van kinderen grondig veranderden, zijn onder andere schaalvergroting met afbraak van het buurtweefsel, naschoolse opvang, meer nadruk op intellectuele vaardigheden, drukke agenda's, archipelvorming... Als kinderen geen sociale netwerken kunnen kweken in hun buurt is er ook geen plezier meer aan om op straat te spelen.

1.4 Kinderen zetten wat in beweging

We stellen vast dat kinderen dikwijls fungeren als aanleiding voor lokale initiatieven die de leefbaarheid van straten, buurten en schoolomgevingen ten goede komt. Zo is de vraag om speelstraten in te richten of straatfeesten te organiseren niet alleen vanuit het kinderbelang verantwoord, maar heeft dit ook een sociale functie.

Bovendien gaan we, met het oog op de kwetsbaarheid van kinderen, initiatieven die een invloed hebben op het leven en bewegen van kinderen in onze buurt meer ondersteunen en aanvaarden. Voorbeelden zijn het relatief aanvaarden van de invoering van zone 30 in schoolomgevingen en vragen naar de inrichting van een zone 30 in wijken met veel kinderen.



1 In de wetenschap dat kinderen niet stil zitten

1.5 Wat we kinderen ontzeggen

1.5.1 Een gunstige invloed op de motorische ontwikkeling

Verscheidene studies bij kinderen jonger dan 6 jaar tonen aan dat het voor de motorische ontwikkeling van jonge kinderen belangrijk is om veel te bewegen. Kinderen die veel buiten spelen zijn namelijk motorisch beter ontwikkeld dan kinderen die vooral binnen spelen. Door hun betere motorische vaardigheden zijn kinderen ook weerbaarder in het verkeer.

Ook op latere leeftijd blijft deze motorische voorsprong van kinderen die veel buiten spelen en bewegen ten dele behouden. Voor de grootste groep van kinderen (tot 80 %) heeft het beoefenen van een sport in georganiseerd verband deze positieve bijdrage aan de motorische ontwikkeling overgenomen, ook al zitten zij voor de rest op de achterbank van de wagen. 9-10 jarigen die weinig of geen sport beoefenen buiten de schooluren, maar wel met de fiets of te voet naar school komen, vertonen significant meer motorische vaardigheden dan degenen die dagelijks met de auto naar school gevoerd worden.

1.5.2 De ontwikkeling van een sociale identiteit

Doordat kinderen zich zelfstandig in een steeds ruimere omgeving kunnen en mogen bewegen, maken ze zich vertrouwd met hun leefomgeving en ontwikkelen ze een sociale identiteit. Ook door hun voorkeur voor een vervoermiddel geven jongeren aan dat ze al een stuk zelfstandigheid hebben bereikt.

Onderzoek naar de beleving van veiligheid en mobiliteit bij jongeren tussen 15 en 18 jaar toonde aan dat deze jongeren de bromfiets en later de auto als een symbool van vrijheid en zelfstandigheid beschouwen. De fiets als statussymbool had voor die leeftijdsgroep aan waarde ingeboet. Een openbaarvoerderabonnement voor studenten vanaf 18 jaar was iets om naar uit te kijken wanneer het bezit van een rijbewijs nog niet binnen het bereik lag.

Opgroeien betekent zelfstandiger worden, dus ook mobieler worden. Van je ouders een skateboard krijgen, betekent een stuk onafhankelijkheid. Het toont dat je niet langer enkel in de tuin mag spelen, maar ook op straat. Door zelf -vaak in groep- rond te lopen in de buurt, bouwen kinderen kennis van hun omgeving op. Kennis van de fysieke ruimte, maar ook kennis in sociaal en moreel opzicht. Ze voelen zich er meer mee vertrouwd.

Kinderen die zelfstandig naar school gaan, maken onderweg van alles mee en moeten voortdurend keuzes maken. De buurt is daarbij een stimulerende omgeving en een ideale overgang naar de grotere complexiteit van de stad. Mobiliteit is een verplaatsing van A naar B, maar is evengoed zomaar wat rondfietsen. Kinderen voelen zich daar goed bij omdat ze kunnen babbelen met ouders of vrienden, omdat ze gewoon wat kunnen rondhangen...



1.5.3 Een gunstige invloed op de fysieke conditie

Meer en meer kinderen krijgen te kampen met overgewicht. Dit heeft deels te maken met slechte eetgewoonten, maar de belangrijkste oorzaak is het gebrek aan beweging. Dit resulteert vaak in psychosociale problemen: kinderen worden uitgelachen, voelen zich niet goed in hun vel. Op lange termijn kan overgewicht leiden tot fysieke aandoeningen zoals een verhoogde kans op hartproblemen en diabetes. Het inbedden van beweging in de dagelijkse routines door naar school te fietsen of te stappen, kan helpen deze kwalen te voorkomen.

Stappen en fietsen naar school zijn goede en belangrijke stappen in de strijd tegen obesitas bij kinderen. Gemiddeld neemt de dagelijkse trip van en naar school bij kinderen in de lagere school 10% van het calorieverbruik voor zijn rekening. Bij kinderen die dagelijks met de auto gevoerd worden is dit significant minder, bij regelmatige stappers en fietsers is dit significant meer. Voor lagereschoolkinderen ligt het calorieverbruik bij het woon-schoolverkeer tijdens een week hoger dan in de twee uren wekelijkse lichamelijke opvoeding op school. Voor kinderen boven de 12 jaar die naar school fietsen, ligt dit calorieverbruik zelfs 30% hoger dan het gemiddelde verbruik tijdens de twee uren les lichamelijke opvoeding. Kinderen in het secundair onderwijs die met de auto naar school gevoerd worden, verbruiken slechts de helft calorieën ten opzichte van hun calorieverbruik tijdens de wekelijkse twee uren lichamelijk opvoeding.

Het stimuleren van meer dagelijkse beweging kan ook een opstapje zijn tot meer bewegen tijdens het weekend.

1.5.4 Sociale contacten

Het sociale aspect van mobiliteit, met name het ontmoeten van andere kinderen is belangrijk voor jongeren. Wie vaak buiten speelt, komt immers omwille van veel redenen op straat: om bij een vriendje te gaan spelen, om naar een club te gaan... Vervoersautonomie gaat daarom isolement tegen en helpt kinderen weerbaarder worden. Kinderen thuis houden versterkt daarentegen hun beeld van de buitenwereld als iets gevaarlijks of vijandigs. Bovendien wordt dit wantrouwen tegenover de boze buitenwereld soms gevoed door verkeersveiligheidscampagnes en doorgegeven van ouders naar kinderen.

Zelfstandig buiten spelen is dus van groot belang voor de motorische, maar ook sociaal-emotionele en verstandelijke ontwikkeling van kinderen: vriendjes leren kennen en hebben in de buurt, ruzies weten op te lossen, leren onderhandelen, rennen en vangen, klimmen en klauteren, oefenen en balanceren, de weg leren kennen, eigen zaakjes behartigen, enz.



1 In de wetenschap dat kinderen niet stil zitten

1.5.5 Minder verkeersdrukte

In 2000 was liefst één autobestuurder op vier tijdens de ochtendspits (tussen 7u en 9u) op weg naar school. Tussen 15u en 18u 's avonds was één op de acht autobestuurders op weg naar school of op de terugweg van school naar huis. Indien kinderen dus massaal te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar school gingen, dan zou de verkeersdrukte een heel stuk minder zijn. Ouders die hun kinderen met de wagen naar school brengen 'omdat het zo druk en onveilig is in het verkeer', moeten die vicieuze cirkel doorbreken. Sensibilisatiecampagnes en lokale initiatieven die veilige en milieuvriendelijke verplaatsingen stimuleren en mogelijk maken, kunnen hen daarbij steunen.

Steeds meer ouders brengen hun kind met de auto naar school want de omgeving van de school is steeds gevaarlijker omdat steeds meer ouders hun kind met de auto naar school brengen...



1.5.6 Meer tijd voor de ouders

Het overal naartoe brengen en weer ophalen van kinderen per auto kost ouders veel tijd en geld en het verhoogt de verkeersdruk. Het vergt heel wat organisatietalent voor een gezin met twee werkende ouders om kinderen op tijd op hun activiteitenplaatsen te brengen. Dikwijls leidt dit tot 'gecombineerde autoritten' waardoor ouders hun kinderen zelfstandige verplaatsingen, die wel haalbaar zouden zijn, ontnemen.

1.6 Wat kinderen zelf willen

Kinderen waarderen hun vertrouwde leefomgeving in de eerste plaats omwille van de sociale interacties met andere kinderen en met volwassenen. Door met vrienden om te gaan, leren kinderen ook de buurt zelf kennen, en zo wordt de 'vertrouwde' buurt gaandeweg steeds groter. De straat en de eigen buurt zijn voor kinderen de plek bij uitstek om zich een identiteit te creëren: enerzijds kunnen ze buiten de directe controle van hun ouders komen, anderzijds komen ze zo in contact met de ruimere wereld van oudere kinderen en volwassenen. Oudere kinderen, vanaf ongeveer 13 jaar, onderscheiden plaatsen meestal niet meer in termen van hun vertrouwde of onbekendheid. Zij waarderen sommige plaatsen eerder omdat ze er uit het zicht zijn van de volwassenen, en andere plaatsen (zoals winkelcentra) omdat ze volop openbaar zijn, waar ze kunnen kijken en zich laten bekijken.

Waar de straat voor kinderen van 11 jaar in de eerste plaats een plek is van spel en avontuur, is ze bij kinderen van 13 jaar al veeleer een sociale ontmoetingsplaats geworden. Voor oudere tieners is ze ook een plek van vrijheid. De overgang van de lagere naar de middelbare school impliceert dus voor veel kinderen een significante verbreding van de dagelijkse leefwereld.

Onderzoek naar de eigen zingeving van kinderen impliceert dus ook een expliciete aandacht voor hun dagelijkse, onmiddellijke leefwereld, want het is daarin dat die zingeving tot stand komt.

Soms wordt de leefwereld van een kind beschreven met het concept 'ecologische zones'. Het zijn verschillende zones, die het kind één na één leert kennen en waarbinnen de interacties verschillend zijn. Het ecologische centrum is thuis, de eigen kamer; de ecologische nabijheid omvat de straat en de buurt waarin men leeft; de ecologische sectoren zijn de zones waarin het kind frequent, soms dagelijks komt, maar die wel bepaalde functies hebben (school, sportclub...); de ecologische periferie is een zone van gelegenhedencontacten. Deze ecologische zones zijn niet alleen ruimtelijk: ze impliceren ook een nabijheid of vertrouwdeheid in de tijd, en een ontwikkelingsdimensie. Het kind leert geleidelijk meer en meer zones kennen.²

² Een andere, klassiek geworden indeling is de ecologische systeemtheorie van Bronfenbrenner (1979). Daarin wordt een onderscheid gemaakt tussen het microsysteem (de onmiddellijke omgeving), het mesosysteem (de school en de familie), het exosysteem (waar kinderen geen deel van uitmaken maar die wel een invloed op hun leven uitoefent, b.v. werkplaatsen of sociale systemen zoals ouderschapsverlof), en het macrosysteem (wetgeving, waarden, gewoonten).



1 In de wetenschap dat kinderen niet stil zitten

De publieke ruimte waar kinderen het meest en het liefst vertoeven is de zone van de ecologische nabijheid: de eigen buurt. Kinderen maken niet alleen een onderscheid tussen de private sfeer van de familie en het huis enerzijds, en de vrij onbekende, tegelijk beangstigende en uitdagende publieke sfeer anderzijds. Tussen privaat en publiek zit nog de lokale sfeer: de buurt (straat, dorp...), met het netwerk van vrienden. De plekken en personen in deze lokale sfeer zijn vertrouwd en goed gekend. Deze sfeer is voor kinderen duidelijk te onderscheiden van de publieke orde. Dat stelt ook de ouders gerust: de kinderen ontmoeten er bekenden. Anderzijds kan dit voor kinderen lastig zijn: het beperkt hun privacy. De lokale sfeer is niet zo gesloten als de private sfeer: de publieke sfeer kan er soms binnendringen, en de interpretatie van een bepaalde zone kan veranderen naargelang van het tijdstip (als het donker is wordt een plaats gevaarlijker) of door specifieke incidenten die er zich hebben afgespeeld.

Terwijl de lokale sfeer of ecologische nabijheid voor kinderen de plaats bij uitstek vormt voor exploratie en ontmoetingen, is tegelijk het belang van ecologische sectoren toegenomen. De leefwereld van kinderen is meer en meer opgebouwd uit 'eilanden' die elk met specifieke activiteiten, personen en interactiepatronen verbonden zijn.

Naast het belang dat we hechten aan schoolomgevingen hebben we nood aan vele Lokale Kindvriendelijke Netwerken (LOKINET) met daarin -naar analogie met ecoducten- veel meer kindvriendelijke oversteekplaatsen, maar ook de ankerplaatsen: Grote en Kleine Eenheden Speelruimte (GES en KES), trekroutes naar zomerse waterrijke plekken en winterse besneeuwde hellingen. Ontmoetingsruimte voor het uitwisselen van feromonen, steelse blikken, beloeven van gevaar en lopen of je leven ervan afhangt...



1.7 Besluit: een vernieuwd appel aan planners en beslissers

In de literatuur vonden we een overzicht van de gunstige effecten verbonden aan de zelfstandige mobiliteit van kinderen. Veel en regelmatig bewegen op jonge leeftijd heeft een gunstige invloed op de motorische ontwikkeling van een kind. Deze betere motorische vaardigheden vertalen zich in een hogere weerbaarheid in het verkeer.

Dagelijkse beweging heeft ook een gunstige invloed op de fysieke conditie en is belangrijk in de strijd tegen obesitas bij kinderen en jongeren.

Het aspect 'zelfstandigheid' in zelfstandige mobiliteit speelt een voorname rol in de ontwikkeling van een sociale identiteit van een kind. Bewegingsvrijheid biedt kinderen mogelijkheden tot het leggen van sociale contacten.

Van een meer verkeerskundig belang zijn de gunstige effecten van zelfstandige mobiliteit op de ochtend- en avondspits.

Als voornaamste knelpunt voor autonome mobiliteit geldt verkeersonveiligheid: getuige daarvan de relatief hoge ongevallencijfers bij kinderen. Maar zeker ook het verengen van 'opvoeding' tot 'bescherming'.



2 Krijtlijnen voor kindvriendelijke publieke

Voor een beleid dat kindvriendelijkheid bevordert, hebben we nood aan krachtlijnen, in kinderspeltermen 'krijtlijnen', bedoeld als gidslijnen.

2.1 Eerste krijtlijn: autonomie maakt kinderen 'streetwise'

2.1.1 Zelf vrienden maken

De meest kritische toets van een kindvriendelijke publieke ruimte is de mate waarin ze het autonoom buitenspelen van kinderen uit verschillende gezinnen bevordert en hen kan stimuleren om spontaan vrienden te maken. Door tal van maatschappelijke evoluties zijn dit echter bedreigde activiteiten en levenskwaliteiten, daarom maken we er de eerste krijtlijn van. In onze netwerksamenleving met afzonderlijke beschermde eilandjes, verbonden door virtuele communicatienetwerken en vlugge verkeersnetwerken, lijkt het ons volwassenen wel aantrekkelijk en ook bij machte om aan al onze behoeften te voldoen. Hierdoor zetten we kinderen buiten spel. Dat kinderen maar in hun tuin of een speeltuin moeten spelen, is meestal niet ingegeven vanuit kinderbelang, maar eerder uit eigenbelang van volwassenen. De argumenten zijn dan 'geen lawaai van kinderen op straat' en 'een snelheidsbeperking is overbodig'.

Een publieke ruimte moet mogelijkheden bieden om anderen te ontmoeten, te zien en te horen, zonder vooropgezet doel. Dat kan gaan van een oppervlakkige vorm van contact, een mogelijk begin van een diepgaand contact, de mogelijkheid om contacten bij te houden, een bron van informatie over de sociale omgeving, tot zelfs een bron van inspiratie.

2.1.2 Er valt wat te beleven

Kinderen zijn erg gericht op exploratie én zij verplaatsen zich graag. Een publieke ruimte moet dus complex genoeg zijn en voldoende belevingswaarde opleveren voor kortere en langere tijd. Bovendien wordt het netwerk waarbinnen kinderen zich verplaatsen, snel groter met de leeftijd. De publieke ruimte moet daarom voldoende groot én complex zijn om de verschillende habitats voor de verschillende leeftijden op te leveren.

Als we de zintuigen willen prikkelen, moeten we de spelregels van de publieke ruimte kennen. Daarom geven we enkele maten waarbij we zelden stilstaan, maar die bij de inrichting van publieke ruimte een structurele rol spelen.



ruimte: netwerken

De maten voor een zintuiglijke stedenbouw: over afstanden en snelheden

Voor reukzin geldt dat geur van huid en haar tot ongeveer 1 meter reikt. Parfum kan je op 2 à 3 meter ruiken; sommige geuren van voedsel dragen verder.

Voor het horen zijn er ook kritische maten: binnen 7 meter kan je zonder inspanning gesprekken voeren, tot 35 meter afstand is een vraag en antwoordspel nog mogelijk; boven die afstand wordt het roepen.

Vanop 500 m tot 1 km kan je 'iemand zien', vanaf 100 meter beginnen figuurtjes als menselijke wezens te verschijnen, daar start het 'sociale gezichtsveld'. Vanaf 70 meter kan je zien hoe oud iemand is, of het een man of een vrouw is. Vanop 30 meter worden gezichtstrekken, haardracht en details van kleding duidelijk. Vanaf 20 à 25 meter kan je stemmingen en gelaatsuitdrukkingen onderscheiden.

De actieradius van kinderen volgens leeftijd

Leeftijd	Actieradius
1 j.: zuigeling	1-6 meter
1-3 j.: peuter	oogcontact met ouder
4-6 j.: kleuter	max. 100-150 m
6-10 j.: schoolkind	max. 300-500 m
11-14 j.: schooljeugd	geen afstandsbeperking

Bron: Koning Boudewijnstichting

Voor diepgaand menselijk contact is 1 à 3 meter afstand wenselijk. Voor het uitwisselen van de grote emoties (liefde, troost, kwaadheid) is minimum 50 cm en huidcontact nodig.

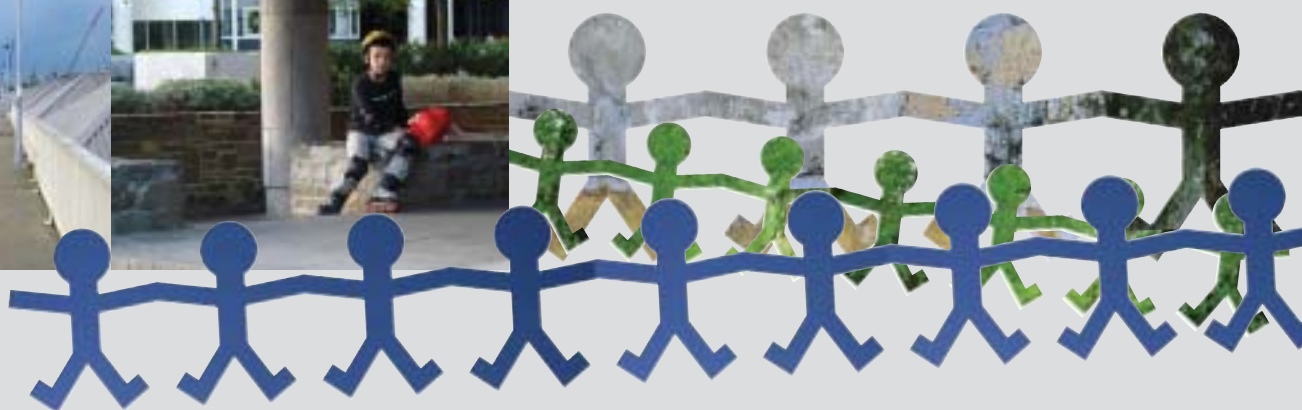
Ook de bewegingssnelheid is van belang voor de sociale beleving.

Bij een snelheidsverschil van meer dan 5 km/u is persoonlijk contact onderhouden bijna niet mogelijk. Intense sociale activiteiten vinden plaats als mensen liggen, zitten, staan of lopen. Dit wordt mooi geïllustreerd door een Chinees spreekwoord dat zegt: 'de ziel gaat te voet'.



De kindertoets:

- 1 Lopen op en langs een lijn,
de kantjes ervan aflopen
- 2 Niveaunderschillen om te springen
en te klauteren
- 3 Een overzichtelijk gebied
- 4 Ergens kunnen rond-lopen
- 5 Ergens een vlak stuk voor wielen
en tekeningen



6 Duidelijke grenzen voor afspraken
tussen ouders en kinderen:
boordstenen en ruimtelijke geleidingen

7 Water

8 Verrassende elementen

9 Ergens kunnen liggen

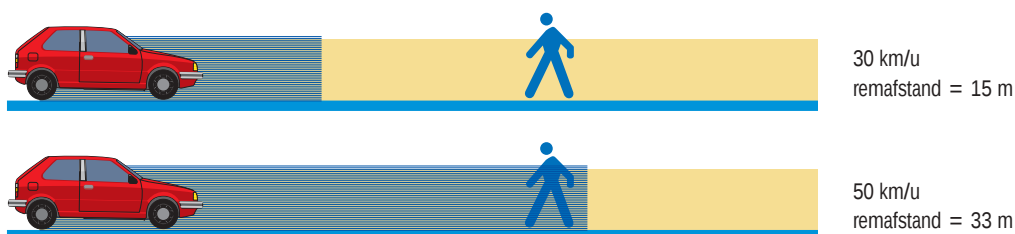
10 Ergens kunnen zitten

ruimte is het speelvlak



2 Krijtlijnen voor kindvriendelijke publieke ruimte: netwerken

Snelheid	30 km/u	50 km/u
Remweg	15 m	33 m
Doden bij voetgangers	30 %	80 %



Snelheidsverschillen van meer dan 50 km/u tussen objecten (bv. auto's) en mensen zijn snel dodelijk. De overlevingskans van een voetganger bij een aanrijding met een snelheid van 30 km/u is 95 %, bij 50 km/u heeft hij nog een overlevingskans van 55 %. De reactietijd en de stoptijd zijn bij 30 km/u ook aangepast aan plotse onverwachte bewegingen, bv. een impulsieve oversteekbeweging van kinderen.

Dit maakt snelheidsbeheersing in de publieke ruimte zo cruciaal. Tot 6 jaar denken we er niet aan om kinderen alleen met autoverkeer in aanraking te laten komen. Maar boven die leeftijd duurt het nog ongeveer 12 jaar voor ze zich in een omgeving met gemotoriseerd verkeer staande kunnen houden.

Het woonerf, de zone 30 en het voetgangersgebied zijn de juridische randvoorwaarde voor een kindvriendelijke publieke ruimte.

2.1.3 Grotere afstanden vergen meer samenwerking tussen generaties

Ruimtelijke concentratietrends zoals minder, maar grotere scholen, sportcampussen aan de rand, grotere commercieel gerunde centra en minder diverse nabije speelmogelijkheden brengen mee dat de eigen autonomie-eilandjes snel te klein worden en jagen vele ouders in de auto, met hun kinderen op de achterbank. Weg autonomie. Een veralgemeend tweede wagenbezit wordt daardoor een aangevoelde noodzaak.

In het najaar 2004 werd in Vlaanderen een enquête georganiseerd bij 10 tot 13-jarigen rond hun mobiliteit³. Het vaakst gebruikte vervoermiddel om naar school te komen blijkt voor deze leeftijdsgroep de fiets (41,6 %) gevolgd door de auto als passagier (27,6 %).

Van de kinderen die met de auto naar school gebracht worden, zou 62,2 % liever met een ander vervoermiddel naar school gaan. De voornaamste redenen waarom dit toch niet mag, zijn weergegeven in de tabel hiernaast:

³ Petermans, A & Zwerts E. (in press). Vervoersautonomie en -afhankelijkheid van kinderen tussen 10-13 jaar. Rapport kwantitatief onderzoek. Deel van een onderzoeksproject in opdracht van de Federale Overheidsdienst wetenschapsbeleid, PODO II



Waarom mag je niet met je lievelingsvervoermiddel naar school?

	% kinderen (10-13 jaar)
Het is te gevaarlijk	33,0
De school is te veraf	27,9
De weersomstandigheden	10,5
Het duurt te lang	4,9
Andere kinderen binnen het gezin	2,8
Combinatie woon-school-werk ouders	2,1
Gemakkelijk	2,1
Te jong	1,5
Andere redenen	...
Totaal aantal kinderen met de auto naar school gebracht	100 %

2.2 Tweede krijtlijn: van kindvriendelijke straten naar kindvriendelijke netwerken - 'kindvriendelijke stedenbouw is interessante stedenbouw'

2.2.1 Formele en informele routes

We moeten een samenhangend en compatibel netwerk uitbouwen dat integraal kindveilig is met formele en informele routes. Informele routes kan men mettertijd formaliseren als dat wenselijk zou zijn. Soms zijn informele routes net interessant, want avontuurlijker, en moeten ze dus vooral niet geformaliseerd worden.

Het voordeel van de informele routes is ook dat het meestal autovrije of autoluwe wegen zijn. Dat kunnen bijvoorbeeld oude buurtwegen, kerkwegels of routes met een erfdienstbaarheid zijn. Elke gemeente kan in de eigen 'atlas der buurtwegen' het tracé van deze wegen opzoeken en zo nodig activeren. Als ze door een gemeenteraadsbesluit hun statuut van buurtweg niet zijn kwijtgeraakt, kunnen ze immers niet vervreemd worden. Voor het uitwerken van kindvriendelijke netwerken zijn ze goud waard, zeker als deze ook autovrije en autoluwe speelplekken ontsluiten: een plein of park, een binnengebied.



2 Krijtlijnen voor kindvriendelijke publieke ruimte: netwerken

2.2.2 Synergie met nieuwe stedenbouwkundige thema's opzoeken

Actuele nieuwe stedenbouwkundige thema's bieden kansen voor plekken en ervaringen waarin kinderen geïnteresseerd zijn, zoals waterbuffering op eigen terrein of in de eigen wijk of natuurecologisch beheer van waterlopen en parken. Ook ruimte voor afvalbeheer op wijkniveau met een gemeenschappelijke kippenren of composteringsplaats biedt kansen voor educatief en recreatief medegebruik door kinderen.

Kansen liggen er ook in ruimten tussen en rond parkeerboxen, waarbij een handbediende regenwaterpomp voor het wassen van auto's ook een 'fontein' kan zijn. Een blinde muur biedt kansen voor kaatsen van ballen en, in combinatie met twee gedropte jassen, een perfect doel.

Het concept 'rasterstad' waarbij men netwerken over elkaar legt en verknoopt, is zeker bruikbaar voor integratie van kindvriendelijke netwerken. In een sterk verstedelijkt gebied als Vlaanderen kunnen we niet meer voor elk netwerk afzonderlijk ruimte voorzien. Het ruimtelijk verknopen en verweven van netwerken is immers de uitdaging. Bijvoorbeeld de blauwgroene netwerken (beekvalleien) vormen meestal een ruggengraat voor ecologische verbindingsgebieden, maar bieden ook afwisselende en boeiende perspectieven voor een recreatief netwerk. Door verschillende functionele activiteiten zoals diensten, winkels, scholen, werkplaatsen, openbaarvervoerhalten, parkings en overstappunten op elkaar te betrekken, ontstaat opnieuw een vorm van centraliteit, zoals je die traditioneel alleen in het stadcentrum terugvond. Dit levert plekken met meer 'stedelijkheid' op, in dit geval plekken waar kinderen kunnen proeven van de verschillende rollen die iemand maatschappelijk kan vervullen.

2.2.3 Fijnmazige routes voor fietsers en voetgangers: maaswijdte 70-100 m

Als de eerste ecologische kring de directe omgeving is, dan wordt die omgeving rijker naarmate die 'dooraderd' is met informele routes en weinig autoverkeer: steegjes, oude kerkwegels, 'trage wegen', doorsteken naar parkeerterreinen en binnengebieden. Als men ze per bouwblok onderling afstemt, dan overlappen de verschillende lokale netwerken elkaar waardoor ze op grotere schaal bruikbaar worden. Een gebied waar je mag en kan doorheen lopen, geeft meer kansen op ontmoetingen. Anderzijds kan je er ook vluchten en anderen ontlopen.



2.2.4 Gedeeld netwerk met verschillende schalen

Het samenleven van verschillende leeftijdscategorieën maakt dus dat het netwerk lagen vertoont waarvan de dimensies verschillen. De lagen moeten in de mate van het mogelijke compatibel zijn. Een menging is veel boeiender en biedt meer sociale controle. Pas vanaf 12 jaar hebben kinderen voldoende ontwikkeling om met gemotoriseerd verkeer om te gaan. Zelfs oudere jongeren blijven kwetsbaar gezien hun grotere bewegingsvrijheid. Ook voor de volwassen voetganger en fietser blijven formele en informele netwerken een kwaliteit voor de leefbaarheid van een omgeving. Kindvriendelijke stedenbouw is interessante stedenbouw.

2.2.5 Wisselwerking tussen netwerk en functies bevorderen

Tussen kinderpleisterplaatsen

Zorg dus voor een samenhangend net van kindveilige routes met belevingswaarde dat door zijn inplanting vele bestemmingen en doelgroepen kan dienen:

- stap- en fietsroutes naar school,
- speelmogelijkheden rond de woning,
- stap en fietsroutes naar speelruimten, groenruimten, speelterreinen, jeugdcentra; een skateramp, het zwembad, de speelbosjes, de jeugdbeweging.

Tussen activiteitenzones van volwassenen

Omdat kinderen erg geïnteresseerd zijn in wat volwassenen doen, bedient een kindvriendelijk netwerk niet exclusief kinderpleisterplaatsen. Het is een netwerk waarvan de vertakkingen zowel scholen bedienen als winkels en winkelcentra, een campus van een hogeschool, een seniorenresidentie, plekken met uitzicht op verkeer zoals een brug over het kanaal, een kantorenwijk en plekken met (hobby)landbouw, bijvoorbeeld paardenweiden of volkstuinen.



2 Krijtlijnen voor kindvriendelijke publieke ruimte: netwerken

2.2.6 Merktekens en bakens, catalysatoren voor ontmoeting en spel. Van speeltuig tot speels

Hoewel deze publicatie vooral focust op kindvriendelijke netwerken en weinig aandacht besteedt aan inrichting van speelplekken en speeltuinen, hebben speelobjecten wel degelijk hun belang. Observatie van kinderspel wijst uit dat een speelobject of iets dat er speels uit ziet als een 'trigger' werkt voor het ontwikkelen van ontmoeting en spelactiviteiten. De activiteit van een kind lokt activiteiten van andere kinderen uit, afspraken over het gezamenlijk gebruik van een speeltuig zijn een aanleiding van gesprek en al gauw wordt het speeltuig anders gebruikt dan waarvoor het oorspronkelijk gemaakt is. Het spel deint uit naar andere ruimtelijke geledingen: muurtjes, hagen, bomen, palen. De vraag is in hoeverre die speeltuigen aan het clichébeeld van een speeltuig moeten beantwoorden? Gelet op de aanspraken die alle doelgroepen op publieke ruimte maken, kunnen we niet voor elke doelgroep objecten bijplaatsen. Nu al wordt de publieke ruimte overspoeld met betekenisloze objecten als electriciteitskasten, telecomaansluitingen, antiparkeerpaaltjes, roosters voor riolering, kabels, water- en gasaansluitingen. Daarom sturen ontwerpers van publieke ruimte aan op meer-
voudig gebruik van eenzelfde object of ruimtelijke geleding.

Zo tekende architect Aldo van Eyck door een simpele cirkel in het beton rond de steunzuil van een ingangsportaal een speelzone.

Om zo'n netwerk te ontwerpen is er een leuke kindvriendelijke en aanschouwelijke methode.

- Op een kaart van een (deel)gemeente of een buurt met minstens 1 km doormeter, geef je de 'kinderbestemmingen' aan: scholen, bushaltes, bibliotheek, zwembad, park, jeugdlokalen recreatiedomein,...
- Dan duid je de plekken en gebouwen aan die 'het gezicht van de wijk' uitmaken.
- Vervolgens vul je het wegnnet aan met alle achterafpaadjes, doorsteken en onbebouwde percelen. Dit vormt de basis van het netwerk. Prik deze kaart vast op een isolatieplaat of softboard.
- Vanuit elke cluster van bijvoorbeeld 100 woningen span je elastische draden naar deze bestemmingen.
- Vervolgens herschik je deze 'vogelvluchttijnen' met spelden of spijkers langsheen het bestaande netwerk. In het kaartbeeld dat ontstaat, zullen bundels van elastische draden optreden. De mate van bundeling geeft aan dat die routes een groter structureel belang hebben voor een lokaal kindernetwerk.



2.3 Derde krijtlijn: duurzaamheid in ruimtelijke planning en mobiliteitsbeleid is vriendelijk voor (de toekomst van) de kinderen van nu

Tips voor een kindvriendelijke ruimte

- Zorg bij het ontwerpen van nieuwe of de herwaardering van bestaande woongebieden voor kwalitatief goede en aantrekkelijke, formele en informele netwerken met speelruimten en ruimten voor sociaal contact, binnen de actieradius van de verschillende leeftijdscategorieën.
- Ruimtelijke uitvoeringsplannen moeten rekening houden met de functionele ordening van de voetgangersnetwerken, zowel in functie van de aantrekkelijkheid en levendigheid van de routes als voor de sociale veiligheid.
- Nabijheid moet terug een thema worden in de ruimtelijke planning. Differentiatie in de locatienormen moet volgens doelgroepleeftijd. 'Toegankelijkheid' (cfr. mobiliteitsplan Vlaanderen) moet gedefinieerd worden vanuit de zwakkere groepen, onder andere 65+ -ers en kinderen.
- Weeg de sociale baten van concentratie (onder andere van scholen) af tegen de sociale kosten ervan: de verlenging van verplaatsingen, de onveiligheid, de kosten van de beveiligingsmaatregelen.
- Schaf de kleinschalige en lokaal ingeplante accommodatie niet zonder meer af bij beslissingen voor concentratie van functies op grote oppervlakten buiten de bebouwde kom. Die lokale inplantingen blijven zeer nuttig voor andere marktniches en andere leeftijdscategorieën. Voorzie functies waardoor in de buurt hinderlijke verplaatsingen of langere afstanden per auto kunnen vermeden worden.
- Onderzoek het openstellen van speelruimten en accommodaties in scholen. De problemen die zich daarbij stellen zijn de bewaking, de verantwoordelijkheid, het onderhoud en de financiële lasten die daaruit voortvloeien. Plaats tegenover een analyse van de plaatselijke behoeften een inventaris van schoolspeelruimten, met de mogelijkheden, geschiktheid, vereiste beveiligings- en bereikbaarheidsingrepen, enz.



1



2



3

3 Kindvriendelijke ruimte in de praktijk

3.1 Visie op types voor stedelijke weefsels

Een Lokaal Kindvriendelijk Netwerk is een concept, een soort bril waarmee we naar een bestaande ruimtelijke structuur kunnen kijken. Om dit te illustreren geven we kansrijke mogelijkheden per type van stedelijk weefsel.

3.1.1 Een traditioneel stadscentrum

Steden leverden de laatste 20 jaar grote inspanningen om de publieke ruimte in hun centrum te reorganiseren. Steden met een traditioneel toeristisch profiel waren gangmaker voor de systematische herinrichting van straten en pleinen in functie van voetgangers. Ook de straten met een concentratie aan winkels kregen de nodige aandacht, hetzij als winkelwandelstraat, hetzij als woonerf of zone 30-gebied.

De grootste weerstand die men telkens moest overwinnen, was het weghalen, zoniet verminderen van het aantal geparkeerde wagens. Dat bleek enkel succesvol als de stad in kwestie een verkeersplan ontwikkelde waarmee ze verschillende soorten maatregelen kon combineren: aanpassen van de verkeerscirculatie, creëren van gebundelde parkeervoorzieningen, routegeleiding naar deze parkings, herinrichting van straten en pleinen en introductie van nieuw straatmeubilair en groenvoorzieningen.

Zelden waren kinderen het uitgangspunt voor deze plannen. Toch hebben ze voor hen onmiskenbaar voordelen. De autoluwe of autovrije straten en pleinen scheppen routes naar school en maken verbindingen tussen bushaltes, scholen, bibliotheken en -niet te vergeten- speelgoed-, snoep- en muziekwinkels. Het zijn routes waar ouders het riskeren om hun kinderen zonder begeleiding te laten stappen of fietsen. Daardoor herwinnen kinderen hun initiatiefrecht om te blijven hangen, van de gewone route af te wijken, naar een straatmuzikant te blijven luisteren, zich te vergapen aan een etalage.

Hoe groter het aaneengesloten autovrije of autoluwe gebied, hoe groter de kritische massa, waardoor een stadscentrum ook weer een aantrekkelijke woonomgeving voor ouders met kinderen wordt. Een winkelwandelstraat op zondagmorgen is immers een fantastische speelruimte: voetballen, fietsen, een waterpistool bijvullen aan het drinkfonteinje. Door het toenemend gebruik van comfortabele tegels werden stadscentra ook geschikt voor skates.

Toch blijven ook in deze stadscentra nog kansen onbenut. Planners en bestuurders lijken blijkbaar tevreden als het toeristische en commerciële stadscentrum en de aanlooproutes naar de (rand)parkings heringericht zijn. Vanuit het concept 'kindvriendelijk netwerk' zouden ze minimaal de verbindingen met scholen, het stadspark, busknooppunt, een sport- en recreatiezone met eenzelfde kwaliteit moeten herinrichten.



4



5



[1] Kinderen spelen in het bekken van de fontein aan de voet van het standbeeld van schrijver Hendrik Conscience, op het gelijknamige plein in Antwerpen: goede stedelijke ruimten zijn polyvalente ruimten [2] Water heeft een grote aantrekkingskracht op kinderen (Conscienceplein Antwerpen). Een drinkfontein is een speel- en ervaringstuig [3] Een pleintje midden in de stad krijgt een eigen beschermde zone rond een boom door een bijzonder vormgegeven sculptuur, waarop je ook zitten en spelen kan (Brussel) [4] Gent: een verkrotte hoek van een bouwblok werd gesloopt en omgevormd tot een verblijfsplek [5] Een gebied met garageboxen wordt door een bijzondere inplanting van bomen een feërieke stedelijke speelplek (Turnhout oostelijke wand Grote Markt)

De stadsvernieuwing van Barcelona is wat dat betreft inspirerend. Eerst werden de pleinen en pleintjes aangepakt. Dan werden deze door autovrije straten en steegjes onderling verbonden.

In Vlaanderen hebben we veel meer de neiging om alle straten van een wijk gelijkwaardig te behandelen, bijvoorbeeld met een zone 30-statuuut, eventueel ondersteund met wat asverschuivingen door geschrant parkeren. Op zich al een stap vooruit, maar net niet genoeg om een kwaliteitsprong te maken voor ruimten waar kinderen op zelfstandige wijze van kunnen genieten. Het succes van speelstraten geeft aan dat auto-luwe straten zoveel interessanter zijn dan een weg waar kinderen hun spel om de minuut moeten onderbreken om auto's door te laten.

3.1.2 19de-eeuwse wijken

Eigenlijk zijn we zo ongemerkt van het stadscentrum in de omliggende, veelal 19de-eeuwse wijken terechtgekomen. In sommige van die wijken is het soms sprokkelen voor wat extra verblijfsruimte. Reeds dertig jaar geleden hadden de actuele Vlaamse bouwmeesters Bob Van Reeth en Marcel Smets en kunstenaar Jean-Pol Laenen, verzameld in de groep Krokus, het visionaire idee om op een braakliggend terrein van het Mechelse Begijnhof een spel- en ontmoetingsplaats te maken. Verschillende steden zetten dit systematisch voort. Men speurt er naar de gaten en kieren in het weefsel om soms met kleine ingrepen wat extra ademruimte te creëren. Daarom oppert men ook wel eens om semipublieke ruimte in te schakelen: ongebruikte hoeken in binnenblokken met garageboxen, of schoolspeelplaatsen.

In dit soort wijken zijn er kansen door in de ex-industriële panden in de binnengebieden -die men al dan niet gedeeltelijk kan slopen- een nieuw park of woongebied aan te leggen. Door ze te ontsluiten zijn parken van grote herenhuizen of kloosters ook dankbare elementen om te voorzien in de broodnodige groene ruimte.

In de wijk Brugse Poort in Gent koos men zelfs voor de sloop van een heel bouwblok om een wijkpark aan te leggen. Men legde er een as naartoe die doorheen de hele wijk loopt: de zogenaamde 'rode loper'. Een straat die een aparte behandeling krijgt. Aan die as koppelde Gent ook een buurtcentrum met bibliotheek.

Door het systematische tekort aan parkeerplaatsen zijn er voor deze wijken wellicht nog nieuwe structurele ingrepen nodig om buurtparkings aan te leggen en om meer ruimte op het openbaar domein zelf te creëren. Uiteraard gaan we ervan uit dat de wijk in zijn geheel een zone 30 wordt in combinatie met woonerven en maatregelen tegen sluipverkeer.



1

2

3

3 Kindvriendelijke ruimte in de praktijk

[1] Bestaande dreven en kerkwegels zijn goud waard voor het ontwikkelen van een kindvriendelijk netwerk [2] Men kan ze aanvullen met nieuwe doorgangen op strategische plaatsen [3] Wegen met hoge intensiteiten kan men voor kinderen alleen oversteekbaar maken door verkeerslichten of oversteekplaatsen met middenbermen, aangevuld met een snelheidsremmer [4] [5] De Sint-Pieterswijk in Sint-Truiden. Kleine en smalle historische straten met gebrek aan ruimte (zone 1)

3.1.3. Voorstedelijke gemeenten

Voorstedelijke gemeenten groeiden meestal vertrekkende van enkele radiale steenwegen met daartussen een net van oude landbouwwegen met lintbebouwing. Hoewel deze gemeenten een groen karakter hebben en de woningen meestal beschikken over diepe en ruime tuinen, kan de publieke ruimte er merkwaardig genoeg zeer kindonvriendelijk zijn.

Door het grofmazige wegennet is er weinig 'nabijheid' van activiteiten. Het aantal burens dat vlot bereikbaar is ligt er veel lager en de straatinrichting nodigt uit tot hoge snelheid. In de eerste schil rond de stad vinden we meestal nog voldoende concentratie aan voorzieningen zoals scholen, winkels en bushaltes. Verder weg worden percelen echter groter en daarmee ook de afstanden tot potentiële speelkameraden en leuke kinderbestemmingen. Sommige verkavelingen zijn daarenboven ontworpen op maximale uitgifte van bouwgrond en missen zelfs elementaire ruimte voor een klein speeltuintje. Het gebrek aan planning in de woonomgeving resulteert in de noodzaak aan meer planning van het sociale leven, waaronder ook de contacten van kinderen met hun vrienden.

In deze omgeving liggen de meest evidente kansen in het herwaarderen van de oude kerkwegels en ontsluitingen van achterliggende groene percelen in combinatie met een fietspadennetwerk. Voor elke gemeente bestaat er een netwerk van bovenlokale routes uitgetekend door de provincie, zodat ze ook aan gemeentegrenzen doorlopen. Gemeenten kunnen dit basisnet aanvullen met een fijnmazig net dat alle kinderbestemmingen met elkaar verbindt. Zo'n netwerk hoeft niet altijd uit fietspaden te bestaan. Ook zone 30-straten zonder fietspaden kunnen van zo'n netwerk deel uitmaken.

De grote ingesloten terreinen hebben ook een functie voor het opvangen van behoeften aan nieuwe woningen. In plaats van te wachten op de marktontwikkelingen, nemen gemeenten best zelf het initiatief om een plankader te maken voor deze zones. Zo kan men door bijvoorbeeld de percelen wat kleiner te houden of door meer geschakelde woonvormen te bouwen, meer gemeenschappelijke tuinen of pleinen voorzien.

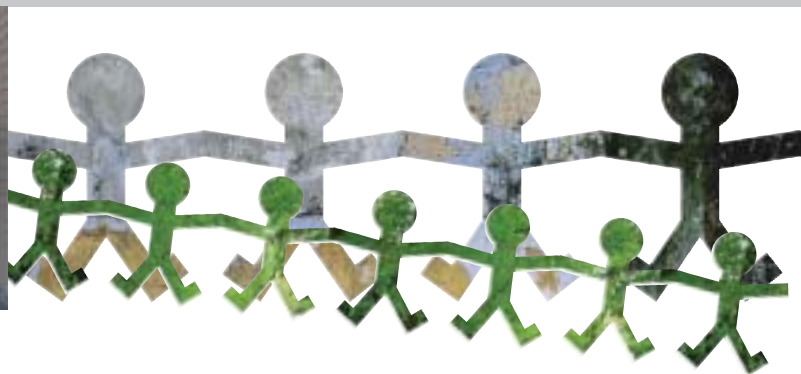
Hier liggen ook kansen om natuur en water in de woonomgeving te integreren. In bestaande verkavelingen kan men ook nagaan of elk wegvak wel open moet blijven voor autoverkeer. Op zich is asfalt immers een goede ondergrond voor tal van spelactiviteiten.

Een andere belangrijke strategie voor de uitbouw van een kindvriendelijk netwerk is de aanpak van de barrièrewerking van de steenwegen. Voor kinderen onder de twaalf jaar lijken er maar twee oplossingen om echt veilig dergelijke drukke wegen over te steken: oversteekplaatsen met verkeerslichten of oversteekplaatsen met middenberm en ingebouwde snelheidsremmers (plateau of asverschuiving).



4

5



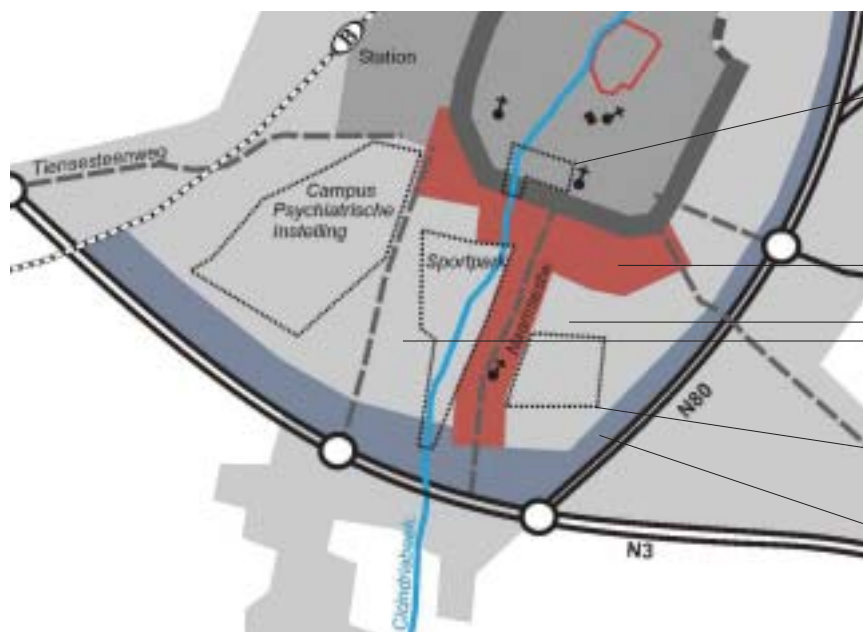
3.2 Een kindvriendelijk netwerk voor de publieke ruimte in een voorstadswijk: de Sint-Pieterswijk te Sint-Truiden

In dit deel bespreken we één voorbeeld in extenso. Dit laat toe om de ontwikkelde krijtlijnen te illustreren én in hun onderlinge samenhang te presenteren. Het zet onze stelling kracht bij dat planning en ontwerp van kindvriendelijke netwerken en publieke ruimte opgenomen moeten worden in een gebiedsgerichte integrerende aanpak.

We ontwikkelden dit plan binnen een projectsubsiëring van het Vlaamse Stedenbeleid. Het is nog niet gerealiseerd. Dit heeft een voordeel: voor iedere planner en bestuurder is een bestaande toestand telkens weer een uitdaging om zich door het bestaande niet te laten overweldigen -het evidente even op te schorten en door onderzoek en ontwerp nieuwe inzichten te verkrijgen op maat van die context, en als het ware nieuwe evidenties te ontdekken.

3.2.1 Een heterogene wijk

De Sint-Pieterswijk in Sint-Truiden is gelegen tussen het historische stadshart en de N3 en N80, die samen een halve ring vormen om de stad. De groene vestenstructuur, die het centrum nog steeds omvat, vormt haar noordelijke grens. Zuidelijk en oostelijk wordt zij begrensd door de omleidingswegen rond de stad, met name de N3 en de N80. De Tienessesteenweg en de spoorweg vormen haar rand in westelijke richting.



Nieuw project met onderdoorgang onder vesten

Zone 1 'Verdicht stedelijk weefsel'

Zone 2 'Ongestructureerd weefsel'

Geplande nieuwe woonwijken

Zone 3 is een 'randzone aan een omleidingsweg'

Binnen de Sint-Pieterswijk herkennen we een ruim aanbod aan woningtypes. Deze verscheidenheid ervaren bewoners en beleidsvoerders als een kwaliteit. Op basis van het typologisch onderzoek van het weefsel van de Sint-Pieterswijk onderscheiden we drie zones:

Zone 1 'Verdicht stedelijk weefsel', aansluitend bij het stadscentrum en het historische lint van de Naamsesteenweg. Deze bebouwing vormt het historische hart van het gebied. Het bestaat uit kleine, verouderde woningen op smalle kavels met gebrek aan buitenruimte. Er is onvoldoende parkeermogelijkheid in de smalle straten en binnen het bouwblok. Omdat de woningen niet langer aan de hedendaagse wooneisen voldoen, dreigen ze in een marginale woonmarkt terecht te komen. De straten hebben smalle stoepen en het plein aan de rand van de wijk is eigenlijk één grote parkeerplaats. Spelen in de directe omgeving van de woning is quasi onmogelijk.

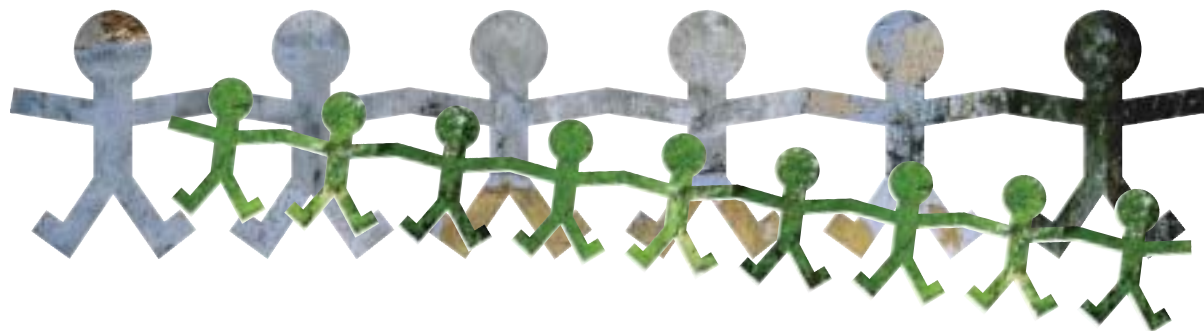
Zone 2 'Ongestructureerd weefsel', opgebouwd uit een verscheidenheid aan bebouwingstypologieën, gaande van appartementsgebouwen tot eengezinswoningen, gesloten tot open bebouwing, individuele bebouwing tot tuinvijken. Binnen deze zone bevinden zich ook twee grotere complexen, met name een psychiatrische instelling en de omgeving van een sportcomplex.

Juist door de willekeurige nevenschikking van de verschillende soorten woningen kreeg de wijk een onbestemd karakter. Grote domeinen en binnengebieden leveren grote omwegen op voor fietsers en voetgangers. In dit gedeelte van de wijk is er meer groen aanwezig, maar met uitzondering van het sportpark is dit niet publiek toegankelijk. Voor de toekomst geven deze binnengebieden nieuwe kansen, ook voor de uitbouw van kindvriendelijke netwerken.



Er zijn grote verschillen in ruimtelijke sferen in de Sint-Pieterswijk. Van smalle historische straten in het centrum tot grote ontoegankelijke binnengebieden [A] en tot een onherbergzame stadsrand met grote functies [B] en een gevaarlijke omleidingsweg [C]. Voor de kinderen werd de wijk een schiereiland.

Zone 3 is een 'randzone aan een omleidingsweg' bestaande uit een menging van bedrijvigheid (o.a. fruitveiling) en woningen, maar die ook paalt aan de gewestwegen die een soort omleidingsroute voor Sint-Truiden vormen. Deze zone ziet eruit als de 'achterkant van de stad' en de wegeninfrastructuur vormt een barrière met de omgeving. Hetzelfde kan men zeggen van de radiale steenwegen of invalswegen in de wijk.



3.2.2 Concrete maar verspreide initiatieven in de wijk, hoe een nieuwe samenhang bekomen?

In een bestaand binnengebied worden interessante initiatieven ontwikkeld. De sociale woonwijk met appartementen wordt geschikt rond een groen binnengebied. In een privéverkaveling met halfopen bebouwing en eengezinswoningen voorziet men ruimte voor een buurtpark op een stuk dat men nog niet in eigendom heeft, nl. een schooltje. De straten krijgen het statuut van woonerf. Men zoekt aansluiting met bestaande wandelpaden. Hier ontstaat een interessante kindvriendelijke publieke ruimte, althans in de directe woonomgeving.

Rijwoningen van de omliggende straten krijgen echter geen extra achterontsluiting, en daardoor ook minder toegang tot het veilige binnengebied, de fiets moet altijd via de smalle gang naar buiten.

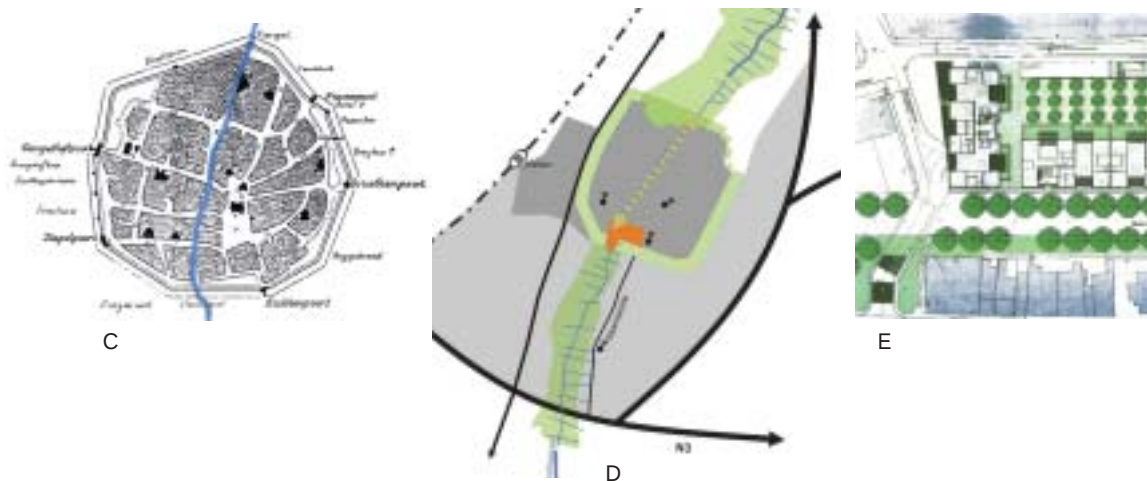
De sociale woonwijk eronder (met appartementen) wordt geschikt rond een groen binnengebied, er is een intentie om wandelpaden door te trekken, maar deze sluiten niet aan op het plan van de verkaveling. De onmiddellijke omgeving biedt wel kansen, maar de routes naar school, sportpark en stadscentrum komen niet in beeld. De kansen om de groene ruimte gevormd door het voormalige nabije kerkhof in te schakelen, worden onbenut gelaten.



Een bestaand binnengebied tussen achtertuinen, actueel niet toegankelijk voor de buurt, toch is er nog een interessante groenstructuur aanwezig



- A Twee onafhankelijke initiatieven proberen een interessante woonomgeving te creëren echter ieder op eigen terrein: een autoluw gebied, publieke groenvoorziening, aansluiting op omliggende publieke doorsteekjes. Deze zijn echter niet op elkaar aangesloten en vormen ook geen doorgaand netwerk. Bestaande rijwoningen (links) missen de aansluiting van hun tuinen op zo'n netwerk. In zo'n geval wordt de gang van die woningen een fietsenstalling of moet je dwars door de hele woning vanuit de tuin
- B Diezelfde twee nieuwe woonwijken maar nu mét gekoppelde informele routes die allerlei groene pleintjes met elkaar verbinden en bestaande rijwoningen een achterontsluiting geven. De bestaande groenstructuur is perfect te behouden. De grijze zone links is een zone met autogarages, ook hier ligt een kans voor een nieuwe route naar de Naamsesteenweg. Kinderen van de woningen van die dicht bebouwde steenweg krijgen zo een aansluiting op de speelgelegenheden in de nieuwe wijk



- C De vroegere vesten omheen het stadscentrum zijn nu een groene wandelboulevard op een verhoogde 'dijk'
- D De loop van de Cicindriabeek wordt in het structuurplan van Sint-Truiden opgevestigd als een nieuwe fiets- en voetgangersas doorheen het stadscentrum
- E De nieuwe onderdoorgang onder de groene vesten moet niet alleen opgevat worden als een ontsluitingsweg van een parking maar als onderdeel van een aangename fiets en wandelroute tussen woonwijk en stadscentrum



Een ander bestaand initiatief bood ook onverwachte kansen als we dit bekeken doorheen de bril van een kindvriendelijk netwerk. In noordelijke richting kon men een tweede nieuwe fiets- en voetgangersverbinding maken met het stadscentrum, waardoor ook de diensten, winkels en scholen meer bereikbaar worden voor de woningen van de Sint-Pieterswijk.

De onderdoorgang die nodig was voor de ontsluiting van een parking voor een groot gebouwencomplex aan de binnenzijde van de vesten, kon men ook inschakelen in een noord-zuid voetgangers- en fietsas doorheen de hele stad. In het noorden van de stad geeft dit een ontsluiting aan belangrijke recreatiegebieden van Sint-Truiden. Deze as volgt de historische loop van de Cicindriabeek.

3.2.3 Nog meer kansen: informele paden en formele assen een kindvriendelijk netwerk

In het voorgaande zochten we mogelijkheden voor kindvriendelijke netwerken in de bestaande initiatieven. Maar daardoor ontstaat nog geen samenhangend netwerk. Daarom moet ook de bestaande structuur onderzocht worden. Hiervoor gebruiken we de concepten van de krijtlijnen van deel twee: een kindvriendelijk netwerk wordt zowel door formele assen als door informele paden gevormd.



Het centraal gelegen sportpark heeft momenteel maar enkele toegangen. Op zich is dit park al een verzameling van belangrijke kinderbestemmingen: een sportzaal en zwembad, een jeugdcentrum, een voetbalterrein, een speeltuin en een vijver. Uit onderzoek van het weefsel bleek het mogelijk om drie nieuwe doorsteken te maken vanop de Naamsesteenweg naar dit Park. Deze doorsteken sluiten zelfs aan, op de doorsteken naar de nieuwe wijken aan de andere zijde van de steenweg. Die woonwijken worden zo direct op het park georiënteerd. Zonder deze ingrepen zou het park op 500 meter van de woningen liggen, nu op 100 meter.

Maar die nieuwe routes kruisen de oude as in de wijk, nl. de Naamsesteenweg. Dus moet er ook iets gebeuren met de steenweg zelf. Deze kan als zone 30 omgevormd worden tot een hoofdstraat, als het ware de voortzetting van de aantrekkelijke aanleg die de straten van het historisch stadscentrum kregen.



De oude steenweg wordt heraangelegd als zone 30 in de stijl die reeds in het stadscentrum wordt gebruikt, een smalle rijloper, mogelijkheid voor fietsers om in tegengestelde richting te fietsen en verbrede voetpaden

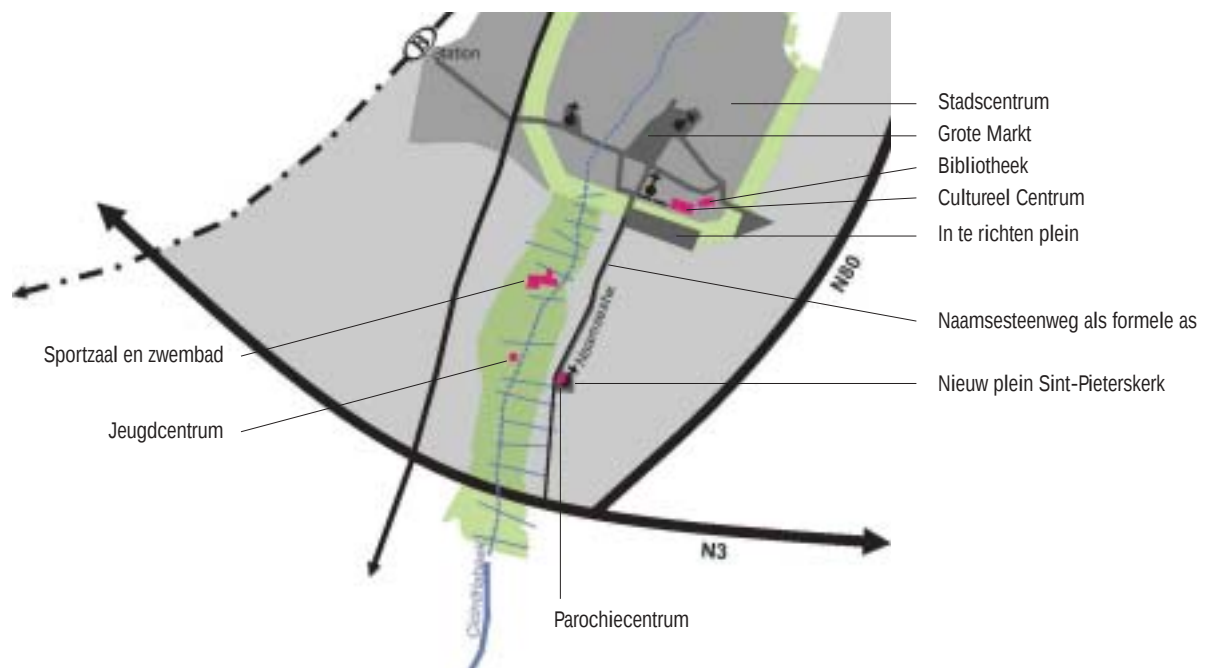


Een nieuw pleintje rond een klein kerkje dat actueel omgeven wordt door hoogbouw, een bomendak brengt dit terug op schaal. De doorgaande as wordt hierdoor een scharnier met een verbeterde oversteekbaarheid



Deze Naamsesteenweg vormt een belangrijke stedelijke en formele as omdat hij verschillende doelstellingen vervult:

- Een nieuwe fiets- en voetgangersrelatie ter hoogte van de ring onderaan de wijk waardoor een continu recreatief en functioneel fietsroutenetwerk op stads- en streekniveau ontstaat.
- De inrichting van de weg als historische, stedelijke as geeft het voetgangersvriendelijke publieke domein continuïteit van het stadscentrum tot in deze woonlob.
- De verbinding naar de bibliotheek en het Cultureel Centrum kan gebeuren via een opnieuw in te richten plein en een nieuwe doorsteek.
- Een nieuw plein aan de Sint-Pieterskerk is het sluitstuk: dit wordt aangelegd als tegenhanger van de Grote Markt, ook 'stenig', maar met meer groen, nl. een 'bomendak'. Hierdoor krijgt het historische kerkje een eigen omgeving en wordt het contrast met de hoogbouw en appartementen gemilderd.



Een formele as, aangevuld met nieuwe doorsteeken, ontsluit de kinderbestemmingen: sport- en buurtpark, zwembad, jeugdcentrum, stadscentrum en winkels, scholen, bibliotheek en cultureel centrum. Deze as loopt parallel met de Cicindriabeek, die mede aan het ontstaan van de stad ten grondslag ligt.

3.2.4 Een vernieuwd park als kers op de taart

Voor de verdere uitbouw van het park werd ook gebruik gemaakt van het kindvriendelijke netwerk met formele assen en informele routes.



Structuurschets van het park met vier sferen, telkens met andere speelmogelijkheden:

A. Een met bomen overdekt voorplein, deels parking, deels hang-en skateplek aan de ingang van het sportcomplex B. Een tuin met verschillende soorten verhardingen en planten, met daartussen kleine speelelementen C. Een evenementenweide en een verhard balsportenpleintje D. Een buurtpark met speeltuin en jeugdlokalen. De wandelpaden sluiten aan bij bestaande en nieuwe doorgangen die de omliggende wijken mee aansluiten op dit centrale groene hart.



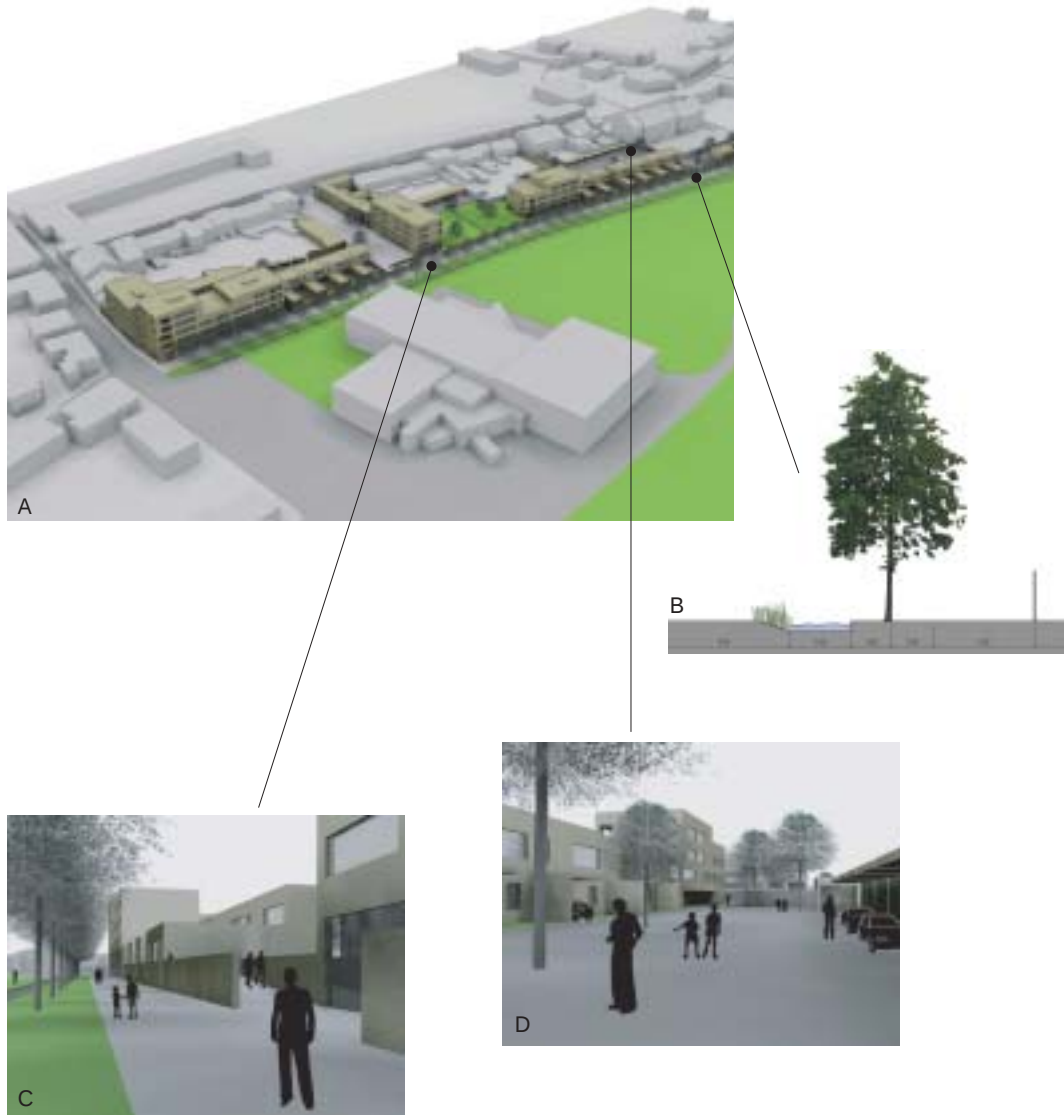
Het park krijgt een forse groene rand en enkele grote parkbomen. De bestaande vijver blijft behouden en wordt aangevuld met een opengelegde beek met ondiepe bufferbekkens. Ook dat zal op kinderen een aantrekkingskracht uitoefenen voor spel en exploratie.

De stedelijkheid en de recreatieve functie van het park uiten zich in de polyvalente inrichting ervan. Volgende elementen dragen hiertoe bij:

- een entreeplein dat eveneens een skateplek, hang- en ontmoetingsruimte vormt;
- een grassentuin die de valleibegroeiing weergeeft maar tevens beschutte speel- en zitplekken herbergt (petanqueveld, zandbak...);
- een verhard speelveld (basket, volley...);
- een groene weide als lig- en picknickweide, voetbalveld, activiteitenweide;
- een speeltuin.

Een formele as wordt gevormd door een nieuw pad langs de Cicindriabeek die opengelegd wordt. Dit biedt de mogelijkheid om een hele reeks nieuwe woningen te ontsluiten. Ze geven een stedenbouwkundig afgewerkte wand aan het park en versterken tegelijkertijd de sociale controle. Deze woningstrip speelt ook in op het reeds ontwikkelde fijnmazige netwerk van informele routes. Op de knooppunten kunnen buurtvoorzieningen worden ingeplant zoals een kindercrèche of wijkgezondheidscentrum

Aan de parkzijde lopen de kinderen via een autovrij gebied zo het park in. Aan de andere zijde hebben ze een verbinding met de Naamsesteenweg via woonerven. Hierdoor kunnen de rijwoningen aan de Naamsesteenweg achteraan een garage of autostaanplaats krijgen, waardoor de voetpaden in de straat zelf verbreed kunnen worden.

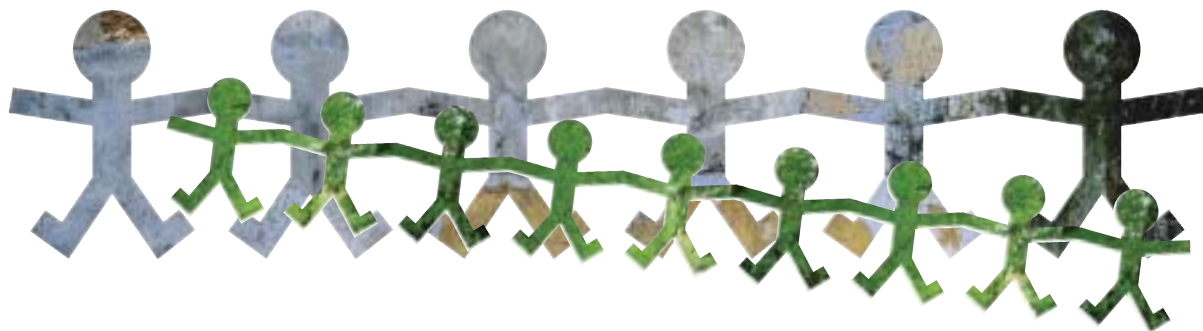


A Langsheen het park komen woningen en op de kruisingen van dwarsassen buurtvoorzieningen zoals een crèche en een wijkverzorgingscentrum. Bestaande voorzieningen krijgen een directe toegang tot het park (parochiecentrum met school).

B De Cicindriabeek (zie ook historisch kaartje) krijgt verder nog een hoofdrol in de hernieuwde aanleg van het park. Ze is nu ingebuisd, maar men zou ze opnieuw kunnen openleggen, en gebruiken voor het bufferen van regenwater; op die manier ontstaan natuurlijke aantrekkingspunten als water (en modder), waterplanten, kikkers en salamanders... (zie ook de kindertoets in deel 2).

C Langs het park en de fiets- en voetgangersas doorheen de stad plant men woningen in. De niveauverschillen op het terrein geeft men vorm met trappen en hellingen die spel uitlokken.

D Deze woningen worden via woonerven ontsloten. Het worden speelplekken die onmiddellijk aansluiten bij de woningen.



3.2.5 Besluit: kindvriendelijk netwerk drager van volwassen stedenbouw

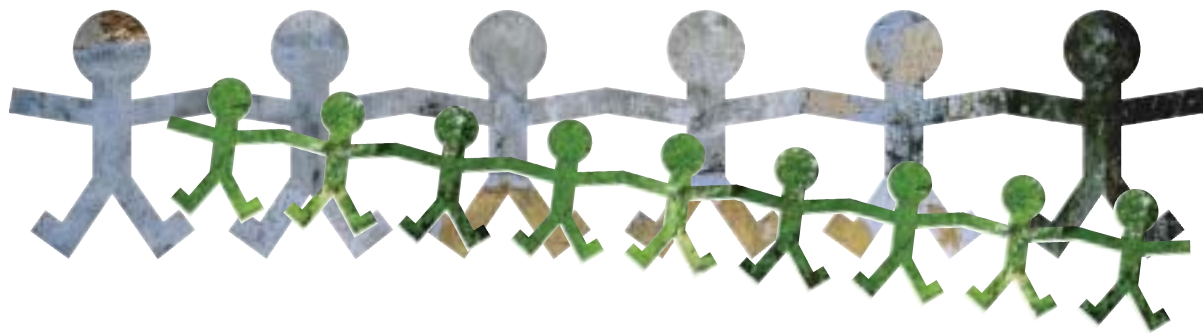
In de structuurschets voor de wijk is een belangrijke rol weggelegd voor het verfijnen van een kindvriendelijk netwerk. Een autoluwe route loopt doorheen de hele stad: van een recreatiegebied in het noorden tot het nieuwe stadspark in het zuiden, later nog door te trekken naar een open gebied buiten de stad. Hierop sluiten talrijke dwarsverbindingen aan naar parallelle woonwijken. Zo ontstaat een netwerk waarop alle kinderbestemmingen aansluiten: crèches, speeltuinen, sporthal en zwembad, parochiecentrum en jeugdlokalen, winkels... Dit kindvriendelijke netwerk is tegelijkertijd het stedenbouwkundige kader voor de heterogene Sint-Pieterswijk. Het moet de wijk en de stad versterken tot een aantrekkelijke woonomgeving voor mensen van alle leeftijden.



Hier wordt het gehele kindvriendelijke netwerk in zijn volle omvang getoond. Het kindvriendelijke netwerk is de onderlegger geworden voor een masterplan van de publieke ruimte. Die publieke ruimte moet samenhang brengen in de heterogene Sint-Pieterswijk en een nieuw imago creëren. Deze wijk moet immers een aantrekkelijk woonmilieu worden om de wooninbreiding in Sint-Truiden mee te kunnen opvangen. Zo is het ook een voorbeeld van een strategisch project voor een duurzame stedenbouw en mobiliteit.

Literatuurlijst

- Ariès, P. (1960), *L'enfant et la vie familiale sous l'Ancien Régime*. Paris: Plon.
- Baacke, D. (1979), Van 13 tot 18. Jongeren en de mogelijkheden van pedagogische begeleiding. Groningen: Wolters Noordhoff.
- Bartlett, Sh., R. Hart, D. Satterthwaite, Ximena de la Barra & Alfredo Missair (1999), *Cities for children. Children's Rights, Poverty and Urban Management*. London: Earthscan Publications.
- Canter, R. (2005), *Kinderparticipatie aan lokale mobiliteitsprojecten. (Hoe) kan dat?* Leuven: Mobiel 21 vzw.
- Christensen, P. (2003), 'Place, space and knowledge: children in the village and the city', pp. 13-28 in P. Christensen en M. O'Brien (red.), *Children in the City. Home, Neighbourhood and Community*. London: Routledge Falmer.
- Christensen, P. en M. O'Brien (2003), 'Children in the city: Introducing new perspectives', pp. 1-12 in P. Christensen en M. O'Brien (red.), *Children in the City. Home, Neighbourhood and Community*. London: Routledge Falmer.
- Crow (2000), *Handboek Ontwerpen voor kinderen. Aanbevelingen voor een kindvriendelijke inrichting van de verblijfs- en verkeersruimte*.
- Cunningham, H. (1995), *Children and childhood in Western society since 1500*. London: Longman.
- EC-DG for the environment (2002), *Kids on the Move*. Luxembourg.
- Ennew, J. (1994), *Childhood as a Social Phenomenon*. National Report England and Wales. Eurosocal Reports Volume 36.
- Gehl, J. (1978), *Leven tussen Huizen, Walburgers Zutphen*, p.17 e.v.
- Gershuny, J. (1993), 'Escorting children: impact on parental lifestyle', pp. 62-76 in M. Hillman (red.), *Children, Transport and the Quality of Life*. London: Policy Studies Institute.
- Harden, J. (2000), 'There's no place like home: The public/private distinction in children's theorizing of risk and safety', *Childhood* 7 (1): pp. 43-59. Sage Publications.
- Hillman, M., J. Adams en J. Whitelegg (1990), *One false move... A study of children's independent mobility*. London: Policy Studies Institute.
- Hillman, M. (1999), *The Impact of Transport Policy on Children's Development*. Canterbury safe routes to schools project seminar, 29/5/99. Paper on www.spokeseastkent.org.UK/mayer.htm. London: Policy Studies Institute.
- James, A. en A. Prout, red. (1990), *Constructing and Reconstructing Childhood: Contemporary Issues in the Sociological Study of Childhood*. Basingstoke: Falmer Press.
- James, A., C. Jenks en A. Prout (1998), *Theorizing Childhood*. Cambridge: Polity Press.
- Karsten, L., E. Kuiper en H. Reubsat (2001), *Van de straat? De relatie jeugd en openbare ruimte verkend*. Assen: Van Gorcum.
- Kegerreis, S. (1993), 'Independent Mobility and Children's Mental and Emotional Development', pp. 28-34 in M. Hillman (red.), *Children, Transport and the Quality of Life*. London: Policy Studies Institute.
- Lindeijer, J.E. (1992), *Neem de fiets!... Waarom zou ik? Kleinschalig, kwalitatief onderzoek naar de invloed van sociale vaardigheden, wensen en behoeften op de beleving van veiligheid en mobiliteit onder jongeren tussen de 15 en 18 jaar*. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- Matthews, H. (2003), 'The street as a liminal space: The barbed spaces of childhood', pp. 101-117 in P. Christensen en M. O'Brien (red.), *Children in the City. Home, Neighbourhood and Community*. London: Routledge Falmer.
- Meire, J. en Vleugels I. (2004), *Literatuurstudie over de kwalitatieve methodologie van onderzoek bij kinderen en over het onderzoek naar de mobiliteit van kinderen*. Kind & Samenleving, Meise. On line beschikbaar via www.k-s.be en www.mobiel21.be.
- OVG-Vlaanderen (2001), *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen*, (januari 2000- januari 2001).
- Petermans, A en Zwerts, E. (in druk). *Vervoersafhankelijkheid en –autonomie van kinderen tussen 10 en 13 jaar. Rapport kwantitatief onderzoek*.
- Prout, A. (2000), 'Children's participation: Control and self-realisation in British late modernity', *Children & Society*.
- Qvortrup, J. (1990), *Childhood as a Social Phenomenon – An Introduction to a Series of National Reports*. Vienna: European Centre for Social Welfare Policy and Research.
- Ryeng, E.O. and Rostoft, M.S. (2002), *Mode choice among school children compared to their motor skills, as well as their freedom to stay and travel outdoors*. Paper for workshop on Children and Traffic, Copenhagen, May 2002, Thyra Uth Thomsen Roskilde University.
- SUSTRANS, *Childhood Obesity: is walking and cycling a solution?*, in Newsletter Sustrans, spring 2004, (24).
- Van der Spek, M. en R. Noyon (1993), *Uitgeknikkerd, opgehoepeld. Een onderzoek naar de bewegingsvrijheid van kinderen op straat*. Amsterdam: Kinderen Voorrang / Regioplan.
- Van Gils, J. (1992), *De tijdsbesteding, de tijdsbeleving en de opvoeding op woensdag. Een onderzoek bij 8- en 11-jarigen*. Leuven: ongepubliceerd doctoraatsproefschrift.
- Van Gils, J. (2000), *Kinderen filosoferen over de stad. Een belevingsonderzoek op basis van filosofische gesprekken met kinderen van 10 à 12 jaar*. Meise: Onderzoekscentrum Kind & Samenleving.
- Vansevenant, P., Boon W., Verbruggen H. en Van Severen J., *Mobiliteitswijzer, Advies voor vervoer en mobiliteit bij De Lijn, Grondbeginselen (SAVE-COSMOS), WSW, De Lijn, Langzaam Verkeer, FGM-AMOR, i.o.v. SAVE, E.U., 1995-96*.
- Zeher, H. (1994), *Orte und Zeiten der Kinder. Soziales Leben im Alltag vom Grossstadtkindern*. Weinheim: Juventa.
- Zelizer, V. (1985), *Pricing the priceless child: the changing social value of children*. New York: Basic Books.



Colofon

Deze uitgave werd opgemaakt in opdracht van Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen.

Redactie

Koen Stuyven, Vectris cvba

Vorbereidende literatuurstudie, Hans Verbruggen, Vectris cvba

Eindredactie

Veerle De Bent, Mobiel 21 vzw

Lieve Van Cauwenberghe, Mobiel 21 vzw

Sara Van Dyck, Mobiel 21 vzw

Gert Zuallaert, Mobiel 21 vzw

Lay out

Nadine Maes, Mobiel 21 vzw

Illustraties

Nadine Maes, Mobiel 21vzw

Koen Stuyven, Vectris cvba

Illustraties van de stedenbouwkundige studie Sint-Pieterswijk Sint-Truiden werden geselecteerd uit materiaal van Vectris cvba i.s.m. Adinda Van Geystelen en Tom Thys

ISBN 90-74633-29-3

D/2005/6695/8

Leuven, december 2005

Verantwoordelijk uitgever

Elke Bossaert

Mobiel 21 vzw

Vital Decosterstraat 67 A / 0101

3000 LEUVEN

Tel 016 31 77 00

info@mobiel21.be

www.mobiel21.be

