



GAANDEWEG

EEN BELEVINGSONDERZOEK OVER DE (AUTONOME) MOBILITEIT VAN 11- TOT 13-JARIGEN

Onderzoek uitgevoerd in opdracht van de Federale Overheidsdienst Wetenschapsbeleid, in het kader van het Tweede Plan voor wetenschappelijke ondersteuning van een beleid gericht op duurzame ontwikkeling (PODO II)

Johan Meire

Januari 2005

Nieuwelaan 65
1860 Meise

onderzoekscentrum kind & samenleving



Dankwoord

Dit onderzoeksproject wordt gefinancierd door de Federale Overheidsdienst Wetenschapsbeleid, in het kader van het PODO II-programma 'Duurzame productie- en consumptiepatronen'.

Het onderzoek waarover dit rapport verslag uitbrengt, kon plaatsvinden dankzij de vlotte medewerking van de directies en contactpersonen in de lagere school Sint-Gummariscollege en de middelbare school Sint-Gummariscollege in Lier, de Gemeentelijke Basisschool van Wambeek en het Sint-Angela-Instituut (Middenschool) in Ternat.

De gesprekken die de basis vormen voor dit onderzoek werden erg bekwaam gemodereerd door Marjan Huybrechts en Peter Dekeyser, respectievelijk in Lier en in Ternat/Wambeek. Beiden gaven ook mee vorm aan de verschillende onderzoekssessies. Net als mijn andere collega's bij vzw Kind & Samenleving leverden zij ook bijzonder nuttige commentaar op een eerdere versie van dit rapport.

Dienstige opmerkingen kwamen tevens van de andere onderzoeksliden van het netwerkproject waarin deze studie kadert, en van de leden van de gebruikersgroep van het project.

Heel veel dank, tot slot, gaat uit naar de kinderen die aan ons onderzoek hebben meegewerkt en daar drie keer hun middagpauze aan wilden opofferen:
Arne, Arno, Astrid, Ayla, Camille, Dorien, Elien, Hanne, Hannes, Heidi, Jens, Jef, Jill, Joke, Jolien, Jonas, Kilian, Lisa, Matthias, Matthias, Sam, Sarah, Tine en Toon.



INHOUDSTAFEL

Inhoudstafel	3
1. Inleiding en Methodiek	5
1.1 Doel van het onderzoek en situering	5
1.1.1 Situering binnen het netwerkproject	5
1.1.2 Kwalitatief onderzoek	6
1.2 Methodes, verloop en analyse	7
1.2.1 Methodiek	8
1.2.2 Praktisch verloop	13
1.2.3 Ethische symmetrie	17
1.2.4 Lier en Ternat	18
1.2.5 Analyse	19
1.3 Opzet en opbouw van het onderzoeksrapport	20
2. Maatschappelijke bekommernissen over mobiliteit	22
3. Voorkeuren	27
3.1 Het sociale aspect van verplaatsingen	28
3.2 Het private of publieke karakter van 'onderweg zijn'	31
3.3 Contact met de omgeving	33
3.4 Algemene voorkeur	34
3.5 Functionele aspecten van mobiliteit	35
4. Autonomie en de sociale context van mobiliteit	40
4.1 Autonome mobiliteit: illustratie en uitdaging van de aparte positie van kinderen	40
4.2 Wat is verplaatsingsautonomie?	43
4.3 Al dan niet willen, kunnen, mogen, durven	46
4.4 Autonomie in een sociale context	48
5. Omgang met de publieke ruimte	55
5.1 De publieke ruimte: vertrouwdheid, risico en uitdaging	55
5.2 Bewegen door de publieke ruimte	58
5.2.1 Stad en platteland	58
5.2.2 De beleving van de publieke ruimte	64
5.3 Kinderen als weggebruikers: de risico's van het verkeer	71
5.3.1 Ongevallen onderweg	71
5.3.2 Lastige en gevaarlijke verkeerssituaties	72
5.3.3 Verkeersgedrag	78
5.4 Sociale onveiligheid	83
5.4.1 Oudere tieners	83
5.4.2 Het discours van kinderen over volwassenen	86
5.4.3 Een sociale geografie van onveiligheid in Lier	88
5.4.4 'Al die misdaden en zo blablabla': sociale onveiligheid in Ternat en Wambeek	97
6. Opgroeiende kinderen en hun ouders	100
6.1 Mogen en niet mogen	101
6.1.1 Verschillende regels, verschillende regelingen	101



6.1.2	(Over)bezorgde ouders	103
6.1.3	Reflectie over regels en hun motivatie	105
6.1.4	Een groeiende autonome mobiliteit	109
6.2	Begeleiding door ouders	111
6.3	Opgroeien: tussen beschermen en loslaten	115
6.3.1	Een groeiend streven naar zelfstandigheid: kinderen versus ouders	115
6.3.2	Vrijheid en bescherming: gelijklopende belangen	117
7.	Algemene conclusies	125
	Referenties	132



1. INLEIDING EN METHODIEK

1.1 Doel van het onderzoek en situering

Het onderzoek waarover hier wordt gerapporteerd wil wetenschappelijk onderbouwde **kwalitatieve kennis** verzamelen **over de ervaringen en meningen van kinderen inzake hun dagelijkse mobiliteit**. Het onderzoek bevaart **kinderen van 11 tot 13 jaar**. Kinderen worden op deze leeftijd heel wat zelfstandiger, ook in hun verplaatsingen, en bovendien betekent de overgang van de lagere naar de secundaire school vaak een belangrijke omslag in hun mobiliteitsgedragingen en -ervaringen. Dit onderzoek besteedt dan ook veel aandacht aan de mate waarin en de manieren waarop kinderen in hun verplaatsingen autonoom zijn, of veeleer afhankelijk van anderen.

Dit onderzoek is er niet op gericht om na te gaan wat het *feitelijke* mobiliteitsgedrag is van kinderen; laat staan wat de mogelijke evoluties daarin zijn. Daarvoor is een kwalitatieve onderzoeksmethode overigens niet geschikt. Anderzijds kwamen gekende trends in dit onderzoek wel degelijk tot uiting: zo bleken de bevroegde kinderen veel vaker per auto naar hun hobby's te gaan dan naar de school, en bleek de bus zelden voor vrijetijdsverplaatsingen gebruikt te worden.¹

Wat het onderzoek wél beoogt is een inzicht verkrijgen in wat 'onderweg zijn' voor kinderen precies betekent: hoe ervaren zij hun dagelijkse mobiliteit? Wat vinden ze prettig aan hun verplaatsingen of aan diverse verplaatsingswijzen? Wat maakt op weg zijn integendeel lastig of zelfs gevaarlijk? Op welke manieren kan het voordelig of belangrijk zijn om samen onderweg te zijn met ouders – al dan niet in de auto –, of integendeel met vrienden? Hoe beïnvloedt het opgroeien van kinderen hun (zelfstandige) mobiliteit? En is zelfstandig op weg zijn wel belangrijk voor kinderen? Of vinden ze het net makkelijk als hun ouders hen overal heen brengen?

Antwoorden vinden op deze vragen betekent aandacht hebben voor de concrete en complexe manieren waarop kinderen hun verplaatsingen beleven en ervaren, voor de interpretaties die zij daaraan geven, en voor de sociale en geografische leefwereld waarin deze mobiliteit is ingebed.

1.1.1 Situering binnen het netwerkproject

Dit onderzoek is de tweede fase uit het **netwerkproject 'Vervoersafhankelijkheid en vervoersautonomie van kinderen (10 - 13 jaar)'**. Dit project, met als partners Kind & Samenleving vzw, Langzaam Verkeer vzw, Limburgs Universitair Centrum en Provinciale Hogeschool Limburg, onderzoekt de vervoersafhankelijkheid en vervoersautonomie van kinderen tussen 10 en 13 jaar oud, en gaat na welke ervaringen en verwachtingen zij daarbij hebben. Het onderzoek moet tonen in welke mate zelfstandige mobiliteit voor kinderen belangrijk is en welke factoren deze autonomie mogelijk maken of bemoeilijken. De eigen benadering van kinderen staat centraal in het project.

¹ Zie het tweede Kliksonderzoek, voorlopig werkrapport, blz. 74. Downloadbaar op <http://www.kinderrechten.be/subsites/volwassenen/home.asp>.



De algemene en beleidsgerichte doelstelling van het netwerkproject is het meer op kinderen gericht maken van mobiliteitsprojecten. Zo past het in het PODO II-onderzoeksprogramma over duurzame productie- en consumptiepatronen, waaronder duurzame mobiliteit.

Het netwerkproject bestaat uit vier op elkaar voortbouwende fases: een (reeds afgerond) literatuuronderzoek, een kwalitatief belevingsonderzoek bij kinderen, een grootschalig survey-onderzoek bij kinderen en hun ouders, en een actieonderzoek in vier gemeentes. Het voorliggende onderzoeksverslag rapporteert over de tweede fase van het netwerkproject: een kwalitatief onderzoek over de belevingen en meningen van kinderen m.b.t. hun dagelijkse mobiliteit.

1.1.2 Kwalitatief onderzoek

Kwalitatieve benaderingen van de sociale werkelijkheid gaan ervan uit dat mensen altijd leven in een wereld die zij op sociaal en cultureel geconstrueerde manieren ervaren, interpreteren (betekenis geven) en zelf vorm geven.² Kwalitatief onderzoek wil nagaan hoe dat precies gebeurt: hoe verhouden mensen zich met hun omwereld (inclusief andere mensen)? Mensen leven nooit in een vacuüm: wat ze ervaren, zeggen, doen, voelen, vinden,... is altijd in een hele context ingebed. Die context wordt expliciet mee betrokken in kwalitatief onderzoek. De mens en de wereld waarin hij leeft zijn immers niet van elkaar gescheiden maar steeds met elkaar elkaar verweven.

Kwalitatief onderzoek kan omschreven worden³ als empirisch onderzoek

- dat getrouw is aan de onderzochte werkelijkheid en dat bijgevolg de complexiteit en diversiteit van de menselijke werkelijkheid wil onderzoeken zoals die in een bepaalde, natuurlijke context sociaal wordt gecreëerd, ervaren en betekenis gegeven;
- dat gebruik maakt van een inductieve methodologie, met een open en flexibele dataverzameling en -analyse die ruimte laten voor onvoorziene opinies of gebeurtenissen, en van methoden en theorieën die passen bij (d.i. bepaald worden door) de aard van het onderzoek;
- dat een reflexieve aandacht aan de dag legt voor de rol van de onderzoeker en voor diens relatie met de onderzochten.

Door zijn gerichtheid op complexiteit of diepgang, meer dan op representativiteit, is kwalitatief onderzoek vaak kleinschalig. Veeleer dan om de veralgemening van de onderzoeksresultaten naar een bredere populatie **gaat het in kwalitatief onderzoek om het begrijpen van de houdingen, ideeën en ervaringen van de onderzochte mensen**. Kwalitatief onderzoek gebeurt daarom vooral met methoden die de complexiteit van betekenisgeving en de door mensen beleefde realiteit niet al teveel geweld aandoen, zoals participerende observatie, open en halfgestructureerde interviews en focusgroepen.⁴

² Een meer uitgebreide bespreking van kwalitatieve onderzoeksmethodologie, betrokken op dit netwerkproject, is te vinden in het rapport van de eerste fase (literatuurstudie) van het project: Meire en Vleugels (2004). Zie hiervoor www.k-s.be, en doorklikken naar 'Mobiliteit'.

³ Vgl. Flick (1998: 4-7); Maso en Smaling (1998: 9-10); Denzin en Lincoln (2000); Silverman (1993).

⁴ Om nauw aan te sluiten bij de bestudeerde menselijke leefwereld maakt ook de analyse gebruik van de alledaagse, natuurlijke taal, veeleer dan van bijvoorbeeld cijfermateriaal.



Er dient hierbij gewezen te worden op de complementariteit van onderzoeksmethodes die in dit netwerkproject werd ingebouwd: de kwalitatieve onderzoeksfase, waarover hier gerapporteerd wordt, wordt immers gevolgd door een kwantitatief toetsingsonderzoek dat wél een representatief deel van de onderzoekspopulatie bereikt. Terwijl het kwalitatieve onderzoek dus streeft naar diepgaande onderzoeksresultaten, komt het (mede op het kwalitatief onderzoek gebaseerde) survey-onderzoek tegemoet aan de eis tot representativiteit.

Kwalitatief onderzoek dient zich niet alleen te richten op kennis of meningen van mensen, maar moet ook nagaan hoe mensen de wereld rond zich beleven en ervaren. Omdat kinderen meer belang hechten aan concrete belevingen en ervaringen dan volwassenen, geldt dit des te meer voor onderzoek over kinderen. Het zogenaamde **belevingsonderzoek** is een kwalitatieve onderzoeksbenadering die vaak in onderzoek bij kinderen wordt gebruikt (Van Gils 1990, 1992, 2000) en die zich expliciet niet beperkt tot het bestuderen van inzichten of opinies, maar ook de meer contextgebonden (zeer onmiddellijke) belevingen en (meer consistente) ervaringen onderzoekt (zie Van Gils 1992: 81-83).

Het hier voorgestelde onderzoek dient kwalitatief te zijn omdat de eigen ervaringen en ideeën van de kinderen *zelf* worden bestudeerd, en omdat het in wezen gaat om een exploratief onderzoek: we weten nog weinig over de manier waarop kinderen hun dagelijkse mobiliteit ervaren. In Vlaanderen is nog amper of geen onderzoek naar de mobiliteitservaringen van kinderen gebeurd. Ook in internationaal opzicht is *kwalitatief* onderzoek over de mobiliteit van kinderen nog bijzonder schaars.⁵

1.2. Methodes, verloop en analyse

Dit onderzoek is in grote mate exploratief. Dat maakt dat het in grote mate open moet zijn, dat wil zeggen voldoende ruimte moet geven om de betekenisgeving en verhalen over belevingen en ervaringen aan bod te laten komen. Anderzijds stelt een onderzoek over mobiliteit bij kinderen een aantal problemen. Voor de term mobiliteit zelf bestaat geen goed, eenvoudig alternatief. Maar mobiliteit is vooral een complex onderwerp omdat elke concrete verplaatsing een complex gebeuren is (verplaatsingswijze, bestemming, al dan niet samen met anderen, omstandigheden,...). Daarenboven is mobiliteit voor kinderen geen erg 'cool', noch een spontaan gespreksonderwerp: verplaatsingen zijn eigenlijk erg vanzelfsprekend. Daarom is een zekere structurering in de bevraging zeker nodig. De voortdurende methodologische uitdaging van het onderzoek was dus een **voldoende leidraad** of houvast te vinden, zonder daarbij teveel aan **openheid** in te boeten.

⁵ Zie O'Brien et al. (2000) over de onafhankelijke mobiliteit van 10- en 11-jarige kinderen; Nordgaard Fotel (2004) en Fotel en Thomsen (2004) over onafhankelijke mobiliteit van kinderen (10 tot 12 jaar) in een welvaartsperspectief. Autonome mobiliteit komt zijdelings aan bod in kwalitatieve studies over de invloed van autobezit en -gebruik op percepties van vervoermiddelen bij kinderen (Kingham & Donohoe 2002; Sandqvist 2002); kinderen over verkeersongevallen (Lupton & Bayley 2002); en kinderen over angst en risico in de stad (Woolley et al. 1999).



1.2.1 Methodiek

Het onderzoek gebeurde via **focusgroepen**: groepsgesprekken in kleine groepjes, in casu **vier groepjes van zes kinderen** uit dezelfde klas die elk **drie opeenvolgende keren** werden bevroegd. De bevraging gebeurde bij jongens en meisjes uit het **laatste jaar van de lagere school** en het **eerste jaar van de secundaire school** uit een veeleer stedelijke en een meer rurale omgeving: respectievelijk in **Lier** en in **Ternat** (en de deelgemeente Wambeek wat betreft de lagere school).

Onderzoek via focusgroepen

Omdat ervaringen en ideeën worden onderzocht, veeleer dan het feitelijke gedrag van kinderen, werd gebruik gemaakt van verbale methodes (en bijvoorbeeld niet van observatie). Er werd voor gekozen om de onderzoekssituatie op een zo onnadrukkelijk mogelijke manier vorm te geven. Daarom werden geen formele individuele interviews gehouden maar werd gewerkt in **focusgroepen**. Focusgroepen zijn een onderzoeksmethode waarbij kwalitatieve data worden gegenereerd door een halfgestructureerde discussie, gewoonlijk in kleine groepen, die gefocust is op specifieke onderzoeksvragen. In focusgroepen gaan de deelnemers verder op elkaars ideeën, of confronteren ze hun ideeën en ervaringen met elkaar.

Focusgroepen zijn erg geschikt voor onderzoek met kinderen.⁶ De volwassen onderzoeker zit wel in een rol van gespreksleider, maar de ongelijkheid tussen volwassene en kinderen is veel minder groot dan in een individueel interview. De algemene sfeer is veel minder formeel, minder een onderzoekssituatie en meer een gewone conversatie. In een focusgroep weten kinderen zich omringd met leeftijdsgenoten, en het is ook met hen dat de interactie grotendeels gebeurt. Focusgroepen met kinderen verlopen in het algemeen goed, terwijl individuele interviews soms wat moeizamer verlopen (Armstrong et al. 2000). Kinderen appreciëren de aanwezigheid van *peers* en het gezamenlijk nadenken (Punch 2002: 48). Bovendien hebben kinderen minder de indruk dat het onderzoek hun kennis wil testen, iets wat bij een interview makkelijk het geval is (Goodenough et al. 2003: 118).

Een nadeel van focusgroepen is dat kinderen door de groepssituatie soms de neiging hebben om hun verhalen wat meer kleurrijk of spectaculair te maken en zo, vergeleken met een individueel interview, de omvang of relevantie van een bepaalde problematiek lijken te overdrijven. Hiermee moet dus terdege rekening worden gehouden.

Toch is dit nadeel ook slechts relatief. De discussies in focusgroepen hebben, geheel anders dan individuele interviews met een volwassen onderzoeker, vrij veel gemeen met spontane, dagelijkse conversaties tussen kinderen onderling. Wanneer kinderen betekenis geven aan hun ervaringen en aan hun omwereld, doen ze dat voor een belangrijk deel in deze conversaties met *peers*, die óók door dergelijke 'overdrijvingen' worden gekenmerkt. Aangedikte, wat meer spectaculair gemaakte verhalen beïnvloeden die dagelijkse betekenisgeving evenzeer als meer 'rationele', rustig overdachte en individueel geuite meningen.⁷ Door hun sociale karakter geven groepsgesprekken – dagelijkse conversaties of focusgroepen – juist de gelegenheid aan kinderen om hun gedeelde referentiekaders te uiten: hoe ervaren zij de wereld *als kind*? Daarbij is het soms zo dat kinderen zich als groep zullen

⁶ Dat geldt tenminste voor kinderen vanaf ongeveer tien jaar, die al een voldoende verbale ontwikkeling hebben bereikt om het onderzoek op een vlotte manier via voornamelijk verbale methodes te laten verlopen.

⁷ Dat is ook voor volwassenen zo. Zou een zo juist mogelijke weergave van bepaalde houdingen op te maken zijn uit een formeel interview, of – om een extreem tegenvoorbeeld te nemen – uit de misschien wel heel anders klinkende gesprekken aan de toeg? 'De waarheid' zal ongetwijfeld ergens in het midden liggen.



afzetten tegen (bepaalde) volwassenen, die zich anders gedragen of andere ideeën hebben. We zullen opnieuw op deze problematiek wijzen in verband met de uitspraken van kinderen over het (gevaarlijke) verkeer (onderdeel 5.3), waar de wat aangedikte verhalen van kinderen samengaan met een gedeelde irritatie over het gedrag van bepaalde (volwassen) weggebruikers.

Door de kinderen ernstig te nemen, en door een zo informeel mogelijke sfeer te scheppen, zullen de onderzoeksresultaten zo min mogelijk vertekend worden door de situatie van ongelijkheid tussen volwassen onderzoekers en kinderen en onvertrouwdheid met de onderzoekssituatie. Juist om een ontspannen sfeer te verkrijgen, bestaan focusgroepen bij kinderen meestal uit deelnemers die elkaar al kennen en met elkaar bevriend zijn. Kinderen vinden dit prettiger en vinden dat er betere resultaten mee bereikt worden (Lewis 1992; Stafford et al. 2003). Daarom kozen we ervoor om te werken met kinderen uit dezelfde klas.⁸

We kozen ervoor om de groepsgrootte van elke focusgroep tot **zes kinderen** te beperken. Dat is genoeg om voldoende verschillende meningen aan bod te laten komen en om de groepsdynamiek ten volle te laten werken, en toch voldoende beperkt om overzichtelijk te zijn en ervoor te zorgen dat alle deelnemers zich voldoende aan bod voelen komen. Deze groepsgrootte bleek in de praktijk inderdaad bijzonder goed werkbaar.⁹

De selectie van de populatie of de onderzochte gevallen gebeurt in kwalitatief onderzoek zelden via een toevalssteekproef. Het aantal onderzochte gevallen is zelden groot genoeg om representatief te kunnen zijn, zodat een toevalssteekproef weinig zin zou hebben. In dit onderzoeksproject kan de onderzoekspopulatie ingedeeld worden naargelang drie voor de hand liggende criteria: **leeftijd** (zesde leerjaar en eerste middelbaar), **woonomgeving** (stad en platteland) en **geslacht** (jongens en meisjes). De focusgroepen werden samengesteld (d.w.z. de onderzoekspopulatie werd opgesplitst) op basis van de eerste twee kenmerken. Er werd dus onderzoek gedaan bij vier focusgroepen: (1) kinderen uit het zesde jaar van een lagere school uit de stad; (2) kinderen uit het zesde jaar van een lagere school op het platteland; (3) kinderen uit het eerste jaar van een secundaire school uit de stad; (4) kinderen uit het eerste jaar van een secundaire school op het platteland. Door het leeftijdsverschil tussen de bevroegde kinderen te beperken (6^e leerjaar en 1^e jaar van de middelbare school, dit wil zeggen: kinderen van 11 à 12 jaar en van 12 à 13 jaar) kon de aandacht toegespitst worden op de overgang van de lagere naar de secundaire school en de veranderende leefwereld die daarmee samenhangt.¹⁰

De focusgroepen werden niet opgedeeld volgens geslacht. Hoewel soms wordt gesteld dat groepjes met enkel jongens of enkel meisjes bij kinderen aan te raden zijn (Lupton en Bayley 2002), leken genderverschillen ons geen hinderpaal te zullen vormen voor het verloop van de gesprekken, aangezien de kinderen dagelijks met elkaar omgingen. Bovendien leek een opsplitsing in groepjes jongens en groepjes meisjes vanuit de onderzoeksopzet niet zinvol. Het gebruik van gemengde groepen bleek tijdens het onderzoek inderdaad geen problemen op te leveren: de openheid in de

⁸ Behalve in één geval (de basisschool van Wambeek), waar de kinderen uit de twee zesde klassen werden geselecteerd. Zij kenden elkaar onderling evenwel ook goed.

⁹ De groepsgrootte zorgde er ook voor dat het occasioneel uitvallen van twee kinderen door ziekte (tijdens één sessie in Ternat) geen moeilijkheden opleverde. Met kleinere groepen had dat een probleem gesteld.

¹⁰ De kwantitatieve bevraging die op dit beleevingsonderzoek volgt, is wel gespreid over kinderen uit de gehele beoogde leeftijdsgroep van 10 tot 13 jaar.



gesprekken bleek groot, en sommige genderverschillen bleken juist aanleiding te geven tot verdere reflecties bij de kinderen.

Moderator en observator

De gesprekken gebeurden telkens met zes kinderen en twee onderzoekers: een moderator (iemand in Lier en iemand in Ternat/Wambeek), en een observator (die alle sessies bijwoonde en zo ook makkelijker vergelijkingen kon maken). De voornaamste taak van de moderator was het aanbrengen van de thema's, het vergemakkelijken van de discussie, het aanmoedigen tot spreken en het structureren van de gesprekken. Af en toe nam ook de observator deel aan het gesprek. De onderzoeker-observator voerde ook de analyse en de rapportering van het onderzoek uit.

Omdat de moderators en de onderzoeker-observator in dezelfde organisatie werken, kon voortdurend en makkelijk overleg gepleegd worden over het ontwerpen, de uitvoering en de evaluatie van de sessies.

Drie opeenvolgende sessies

Eerder dan ervoor te kiezen om zoveel mogelijk kinderen te bevragen, werden dezelfde groepjes drie keer bevroegd. Deze opzet biedt meerdere voordelen. Ze geeft de kinderen de kans om vertrouwd te worden met het thema en de heel diverse aspecten ervan, en met de onderzoekssituatie en de onderzoekers. Ze biedt ook de mogelijkheid om de bevraging afwisselend te maken: zowel qua vorm als qua inhoud heeft elke sessie een eigen karakter, die telkens elkaar aanvullende onderzoeksvragen en – benaderingen aan bod laat komen. Daarnaast geeft de opeenvolging van sessies de onderzoekers de kans om thema's gaandeweg uit te diepen en de inhoud van de sessies aan te passen aan elke specifieke groep en aan de thema's die in de vorige sessies door de kinderen naar voren zijn geschoven.

De gebruikte onderzoeksmethode is overwegend maar niet louter verbaal: de groeps gesprekken werden ook opgehangen aan een spel (sessie 1, cf. infra), waarbij kinderen onder meer moesten reageren op uitspraken die op kaartjes stonden en werden voorgelezen. Dergelijke taakgerichte technieken verhogen de betrokkenheid, wat vooral in de eerste sessie(s) nodig was. Bij de derde sessie was een speelse omkadering van de gesprekken niet meer nodig, zodat deze gesprekken praktisch louter via verbale methodes verliepen.

Sessie 1

Aan de vormgeving van de eerste sessie werd bijzonder veel zorg besteed, omdat ze de kinderen tegelijk in contact zou brengen met de onderzoekssituatie, en met het op zichzelf weinig concrete en weinig aansprekende mobiliteitsthema. Een belangrijk probleem was immers dat 'mobiliteit' voor kinderen iets zeer abstracts is: dat geldt ten eerste voor de term, die geen goed 'Nederlandstaliger' alternatief kent; en ten tweede voor de praktijk zelf, waar kinderen gewoonlijk weinig aandacht aan schenken. Mobiliteit is wel een thema op kinderraden e.d. – weliswaar zeer overwegend in de zin van verkeers(on)veiligheid – maar kinderen staan weinig stil bij hun dagelijkse 'onderweg zijn'.

Er was dus nood aan houvast: je kan niet zomaar over 'mobiliteit' spreken met kinderen. Dat betekende dat het onderzoek best op een concrete manier begon, en gaandeweg breder en diepgaander werd. Een eerste sessie moest de kinderen vertrouwd maken met het onderwerp en vooral de heel diverse aspecten van mobiliteit aantonen. Het moest voor hen ook een leuke sessie zijn, die zou aanzetten tot spreken over hun eigen verplaatsingen. Voor de onderzoekers zou de eerste sessie niet meteen de



meest diepgaande informatie opleveren, maar zij zou wel al tonen welke kwaliteiten kinderen associëren met vervoersmiddelen en verplaatsingen, en een idee geven van hoe kinderen hun concrete dagelijkse verplaatsingen ervaren.

Om de sessie voldoende gefocust te houden, leuk of boeiend te maken, en ervoor te zorgen dat kinderen niet denken dat hun op zich erg gewone verplaatsingen voor de onderzoekers niet interessant zijn, werd ervoor gekozen om het eerste groeps gesprek op te hangen aan een gezelschapsspel (zie foto's in de bijlage achteraan dit rapport). Een voordeel van een spel is dat er makkelijk veel elementen met elkaar kunnen verbonden worden. Elke concrete verplaatsing kent immers een bestemming, gebeurt met een bepaald vervoersmiddel en gebeurt in een context met nog een heel aantal kenmerken (al dan niet alleen op weg zijn, weersomstandigheden, het verkeer, tijdstip,...). In een spel kan die complexiteit meteen tastbaar gemaakt worden: een huisje kan de bestemming aangeven, pionnen kunnen het vervoersmiddel verbeelden, en via kaartjes met stellingen kunnen de diverse kenmerken van een verplaatsing aangebracht worden. De voortdurende zichtbaarheid van de bestemming en van het pionnetje/vervoersmiddel waarmee men zich naar die bestemming verplaatst, zou ervoor zorgen dat kinderen zouden spreken over de concrete verplaatsingen die zij effectief maken.

Door het spel in enkele spelrondes te verdelen, waarbij de deelnemers zich telkens naar een bepaalde bestemming verplaatsen, kreeg het gesprek wat meer vaste structuur: eerst over de verplaatsing naar school (een gemeenschappelijk referentiepunt voor alle kinderen), daarna over de verplaatsing naar de hobby, familie, vrienden, winkel. Om het einde van een discussie aan te geven gebruikte de moderator een ludieke fietstoeter.

Door de kinderen bij het begin van het spel individueel te laten kiezen voor het vervoermiddel dat ze effectief gebruiken om naar school te gaan – en in de volgende rondes naar hobby, familie,... – werd het spel gelinkt aan hun concrete mobiliteit. Omdat er zes kinderen waren, kon een worp met een dobbelsteen één van die zes aanduiden. Zo kwamen alle deelnemers aan het woord, niet alleen de meest mondige. Het door de dobbelsteen aangeduide kind moest dan als eerste reageren op een stelling. De andere kinderen konden daar dan op inhaken, wellicht vanuit hun concrete vervoermiddel en verplaatsing.

Ook voor de vervoermiddelen/pionnen werden dobbelstenen gebruikt. Elk vlak van de dobbelsteen toonde een vervoermiddel: te voet, fiets, auto, bus, skateboard en trein. Het bovenste vlak toonde dan met welk vervoermiddel iemand op weg was. Het voordeel hiervan was de visuele eenvormigheid, en het makkelijk kiezen van een nieuw vervoermiddel bij een volgende spelronde: gewoon door de dobbelsteen met een andere zijde naar boven te zetten.

De diverse stimuli en de structuur van het spel waren weliswaar wat sturend, maar dat moest ook: er kon niet verwacht worden dat kinderen zomaar zouden beginnen te vertellen over hun verplaatsingen. Het spel werd gespeeld op een rond bord waar de pionnen/dobbelstenen van de rand naar het middenpunt (de bestemming, aangegeven door een huisje) moesten zien te geraken. Dat is prettiger om te spelen en lijkt minder op een wedstrijd dan een bord waar de pionnen zich naast elkaar bewegen (van start naar finish).

Van groot belang was dat het spel werd voortgedreven door puur geluk. Daardoor bleef het spelelement op de achtergrond en hinderde het de dataverzameling niet. De deelnemers konden er immers op geen enkele manier naar streven om het spel te winnen, en die overwinning was ook absoluut niet belangrijk.

De uitspraken op de stellingenkaartjes, waarop de kinderen mochten reageren, waren de volgende:



-onderweg moet ik blijven stilzitten
-het is gewoon leuk om op weg te zijn
-als het regent word ik nat
-door het verkeer kom ik soms te laat
-onderweg kan ik lekker babbelen
-onderweg is er van alles te beleven
-ik ben snel ter plaatse
-soms word ik moe onderweg
-onderweg zit ik niet op mijn gemak

-om er te geraken heb ik iemand anders nodig
-als ik dat wil kan ik onderweg eens een ommetje maken
-als ik naar... wil gaan, moet ik soms wachten voor ik kan vertrekken
-ik kom niet zo graag buiten als het donker is
-soms is het wel eens gevaarlijk in het verkeer
-als ik naar... wil gaan, moet ik zorgen dat iemand mij brengt
-om naar... te gaan, heb ik niemand nodig: dat kan ik wel alleen!
-onderweg is het verschrikkelijk druk!

De pionnen/dobbelstenen gingen vooruit doordat er 'kanskaartjes' werden getrokken na elke discussie over een stellingkaartje. Er werd voor gezorgd dat elk vervoermiddel gemiddeld genomen ongeveer even snel vooruit ging. De kanskaarten beschreven situaties die je onderweg kan meemaken.

Enkele voorbeelden van de kanskaarten:

"De straat zit vol putten! Wie de **trein** neemt, mag twee vakjes vooruit, wie met de **auto** of de **bus** gaat mag één vakje vooruit. Maar **voetgangers** verstuiken hun enkel, **fietsers** hebben een deuk in hun wiel, en je **skateboard** raakt een wieltje kwijt! Zij moeten allemaal blijven staan!"

"Het is heel mooi weer! In de **auto, de trein en de bus** is het veel te warm: één vakje vooruit. Maar alle **anderen** kunnen lekker genieten van het zonnetje: twee vakjes vooruit!"

"Onderweg wil je nog gauw een ommetje maken langs de snoepwinkel. Vergeet dat maar als je bij je ouders in de **auto** zit! En ook de **bus en de trein** stoppen daar niet. Blijven staan dus. De **anderen** kunnen dat natuurlijk wel: twee vakjes vooruit!"

De kanskaarten waren enkel bedoeld als spelelement: meteen na het verzetten van de pionnen ging het spel verder (de dobbelsteen duidde een kind aan dat als eerste op een nieuwe stelling zou reageren). Niettemin gaven ook de situaties die in deze kaartjes werden beschreven, tijdens de sessies sporadisch aanleiding tot verdere conversaties, zoals bijvoorbeeld over te laat komen of over een ommetje maken naar de snoepwinkel.

Sessie 2

De tweede sessie richtte zich exclusief op verplaatsingen die kinderen zelfstandig verrichten en dus *niet* door volwassenen worden begeleid.¹¹ Er werd met name gevraagd naar wat er lastig aan kan zijn om onbegeleid op weg te zijn (verkeers- en sociale onveiligheid).

Er werd zoveel aandacht besteed aan risico omdat (leren) omgaan met de potentieel gevaarlijke publieke ruimte zo belangrijk is voor autonome mobiliteit; zie hiervoor hoofdstuk 4 en 5.

De sessie begon met een brainstorm van een vijftal minuten over wat er lastig aan is om alleen (zonder volwassene bij je) op weg te zijn. "Als jullie op weg zijn *zonder* dat daar een volwassene bij is, waardoor kan het dan zijn dat dat *ambetant* is: dat je je niet helemaal op je gemak voelt, dat het lastig is, of dat je bang bent?" De suggesties van de kinderen werden door de moderator op een groot blad geschreven, zodat daar later naar teruggegrepen kon worden.

De brainstorm diende om de thematiek te openen: enerzijds is dit een erg open en spontane methode, die anderzijds ook een heel aantal mogelijke elementen kan aanbrengen.

¹¹ Toch niet op een directe manier: een buschauffeur werd hier niet als begeleider gezien.



Na de brainstorm werd een kartonnen bord op tafel gelegd. Daarop was een in vakjes verdeeld papier gekleefd, waarop een aantal plaatsen of verplaatsingen stonden: 'drukke weg', 'het verste waar je ooit al bent geweest', 'gewoon wat rondfietsen', 'stad', 'je favoriete plek', 'winkel', 'donker baantje',... Het blad verschilde licht per groepje (bijvoorbeeld 'de vesten' in Lier). Sommige vakjes waren leeg: er kon na de brainstorm een andere situatie of bestemming in geschreven worden ('gevaarlijke hond', 'festival',...).

Het blad werd op tafel gelegd, een kind kreeg een vogelpikpijlje en prikte dat, met de ogen dicht, in het blad. Hierna werd gediscussieerd over wat lastig kon zijn aan de aldus aangeduide plek of verplaatsing. Het vogelpikbord bood een herkenbaar spelelement, en het opnieuw prikken om een nieuwe plek of verplaatsing aan te duiden zorgde voor een kleine pauze in de discussie en structureerde zo ook het gesprek; tegelijk bleef het spelelement in deze sessie zeer marginaal.

Sessie 3

De derde sessie was bijna volledig verbaal en ging in op een aantal thema's die tijdens de twee vorige groeps gesprekken aan bod waren gekomen en die we verder uitgediept wilden zien, of op onderwerpen die nog niet aan bod waren gekomen. Per thema – in elke groep waren er dat vier of vijf – werd midden op tafel een blad gelegd waarop het onderwerp geschreven stond ("stad en platteland", "groter worden en mijn ouders",...).

In alle groepen gingen we dieper in op de relatie met de ouders en de rol van opgroeien m.b.t. mobiliteit (een gegeven dat steeds weer, maar niet altijd even expliciet, naar boven was gekomen in de vorige sessies) en op het verschil tussen stad en platteland (een belangrijke maar weinig aan bod gekomen thematiek in het onderzoek). In drie groepen werd ook gevraagd naar de overgang van de lagere naar de middelbare school en naar het gebruik van openbaar vervoer (iets wat zelden was vernoemd door de kinderen zelf). In een paar groepen kwamen ook vragen aan bod over het gebruik van de GSM, over korte ritten met de auto en over skaten en steppen.

Hoewel deze sessie nauwelijks non-verbaal houvast of stimuli bood, leverde ze erg veel informatie op. Door de opeenvolging van groeps gesprekken waren de kinderen in staat om zonder dergelijke stimuli (spelvormen, kaartjes,...) vlot over hun mobiliteit te spreken, en dat ook op zichzelf prettig te vinden. Eén snel afgeleide groep vormde daar de uitzondering; wellicht vonden zij het gebrek aan niet-verbale stimuli vervelend.

1.2.2 Praktisch verloop

De kinderen werden gecontacteerd via scholen, waar de focusgesprekken (tijdens de middagpauze) ook zouden plaatsvinden.

De kinderen kwamen uit het Sint-Gummariscollege in Lier (zowel de lagere school als de middelbare school, elk op een andere locatie), het Sint-Angela-Instituut (Middenschool) in Ternat, en de Gemeentelijke Basisschool van Wambeek. In totaal werden **24 kinderen** bevroegd, van 11 à 12 jaar (lagere school) en van 12 à 13 jaar (middelbare school).

De bevroegde kinderen kwamen zeer overwegend uit een middenklassemilieu.¹² Daar willen we expliciet op wijzen omdat het een invloed heeft op de gegevens: veel van de bevroegde kinderen

¹² En waren allen blank en Belgisch. Voor Ternat kan dat moeilijk anders; het NIS definieert 244 inwoners van Ternat als 'vreemdelingen' (NIS, 1/1/2004); dat is ongeveer 1,6% van de bevolking.



wonen bijvoorbeeld in een vrij rustige, groene omgeving, en gebracht worden met de auto is voor velen onder hen een haalbare optie.

Eerst werd telefonisch contact opgenomen met de scholen. Het onderzoek werd uitgelegd en er werd een afspraak gemaakt om het onderzoek aan de kinderen van één klas voor te stellen, om uiteindelijk zes kinderen uit deze klas te bevragen. Deze afspraak werd bevestigd per brief, waarin het onderzoek nogmaals werd toegelicht.

De samenwerking met de scholen verliep vlot. Omdat de sessies tijdens de middagpauze werden gehouden, werd niet gevraagd om lestijd in te leveren (behalve voor de korte voorstelling van het onderzoek in de klas).

De onderzoeker-observator en de gespreksmoderator (die beiden de gesprekken ook effectief zouden bijwonen) gaven in de klassen **uitleg** over het onderzoek: over het onderwerp en de bedoeling ervan, de selectie van zes kinderen die ons zouden kunnen helpen, en over het verloop van de gesprekken. Deze uitleg, aan het begin van een lesuur, was meteen ook een korte kennismaking met onderzoekers, zodat de kinderen wisten wie het onderzoek concreet zou uitvoeren.

Na de uitleg over het onderzoek kregen alle kinderen van de klas een korte vragenlijst, die meteen klassikaal werd ingevuld (zie bijlage achteraan dit rapport). Dit leverde nergens problemen op. Deze vragenlijst vroeg naar enkele persoonlijke gegevens (naam en adres, geslacht, geboortedatum) en gegevens over mobiliteit (m.n. woon-schoolverkeer: vervoersmiddel en al dan niet begeleid). Ook konden de kinderen aanduiden of zij al dan niet zin hadden om aan het onderzoek mee te werken. Mogelijke deelnemers aan een onderzoek kunnen hun toestemming om effectief deel te nemen pas geven als zij voldoende over de inhoud, het doel en het verloop van dat onderzoek zijn geïnformeerd (*informed consent*). Zowel uit ethische overwegingen als omwille van de kwaliteit van de gesprekken in de focusgroepen kozen we ervoor om enkel met vrijwilligers te werken (met kinderen die na onze uitleg hadden aangegeven dat ze aan ons onderzoek wilden meewerken). Representativiteit (wie valt uit?) is minder een probleem, ook al omdat het hier niet gaat om een gevoelig onderwerp, maar een erg dagelijks.

De ingevulde vragenlijsten maakten het mogelijk om uit de kinderen die wilden meewerken zes kinderen te kiezen zodat er een zekere spreiding of diversiteit was (geslacht, vervoersmiddel, alleen of begeleid, woonplaats en dus afstand tot school).¹³ De **selectie** van de zes kinderen gebeurde meteen en werd op het einde van het lesuur aan de kinderen meegedeeld. De selectie gebeurde door onszelf; ze werd wel even kort met de aanwezige leerkracht overlopen, wat in één geval tot een wijziging leidde.¹⁴

We vonden het belangrijk om de kinderen ook uit te leggen op welke manier we zes van hen selecteerden: "Als je niet gekozen wordt, is dat helemaal niet omdat je de vragenlijst niet goed hebt ingevuld. Wij willen er alleen voor zorgen dat in ons groepje genoeg *verschillende* kinderen zitten: niet alleen jongens bijvoorbeeld, of niet alleen kinderen die naar school komen met de fiets." Het is immers belangrijk dat kinderen begrijpen waarom zij bijvoorbeeld niet geselecteerd werden, en een klasgenoot wel (Greig & Taylor 1999: 154).

¹³ Bij de geselecteerde kinderen waren er kinderen die te voet, met de fiets, met de schoolbus, met een bus van de Lijn, met de trein, met de step en met de auto naar school kwamen, en die dat alleen deden, met vrienden, met ouders of met andere volwassenen. In elk groepje waren er kinderen die naar school gingen in hun eigen gemeente, en kinderen die in naburige gemeenten woonden.

¹⁴ Het ging om een leerling die volgens de leerkracht niet op zijn plaats zat in de klas en de discussie zou verstoren. Dat laatste argument hield steek. Enkele andere suggesties van leerkrachten, die wezen op de meer mondige leerlingen, werden niet weerhouden.



Het aantal kinderen dat aan ons onderzoek wou meewerken verschilde van klas tot klas, zonder dat die respons een indicatie bleek te zijn voor de uiteindelijke kwaliteit van de focusgesprekken zelf. Er was meestal een duidelijke, moeilijk te vermijden groepsdruk merkbaar, nu eens in positieve, dan weer in negatieve zin. In één klas wou op twee kinderen na iedereen meewerken, in twee van de vier klassen wou iets meer dan de helft van de kinderen meewerken, en in één klas iets minder dan de helft. Alle klassen bestonden uit 22 à 25 leerlingen¹⁵, zodat in elk geval voldoende selectiemogelijkheid bleef. Alleen in één groep konden slechts twee jongens gekozen worden¹⁶, zodat in totaal 11 jongens en 13 meisjes werden bevraagd.

De geselecteerde kinderen kregen een brief mee voor de ouders, met uitleg over het onderzoek en contactgegevens. Aangezien alle geselecteerde kinderen 's middags op school aten (en bovendien allemaal vrijwilligers waren), werd aan de ouders geen expliciete toestemming gevraagd.¹⁷

De eerste sessie gebeurde meestal één week na de voorstelling in de klas. Aan het begin ervan werden de bedoeling en het thema van het onderzoek nogmaals uitgelegd. Tussen de diverse sessies zat meestal ook één week.

Periode, tijdstip en duur van de gesprekken

De periode waarin de gesprekken plaatsvonden was mei en begin juni. Deze periode was ideaal voor de onderzoeksopzet: de kinderen van het zesde leerjaar waren zich al aan het voorbereiden op de overgang naar de secundaire school, terwijl de oudere kinderen reeds de tijd hadden gehad om zich te integreren in de nieuwe (sociale) leefwereld van de middelbare school.

De gesprekken gebeurden tijdens de middagpauze, voor of na het middageten. In de twee groepen waar de gesprekken voor de maaltijd plaatsvonden, kozen de kinderen er in de tweede en derde sessie spontaan voor om wat langer te kunnen spreken door alvast te beginnen eten tijdens de gesprekken. De tijdsduur van de gesprekken varieerde tussen vijftwintig en vijfenvertig minuten. Dit bleek, hoewel voldoende voor het onderzoek, eerder kort dan te lang. Kinderen vonden de gesprekken niet langdradig maar hadden eerder de neiging om er langer dan voorzien mee te willen doorgaan.

Locatie

De gesprekken gebeurden in de klas van de kinderen, met uitzondering van de gesprekken in de middelbare school van Ternat. Daar gebeurden ze in een apart (vergader)lokaal. De klas bleek voor de kinderen zeer duidelijk een vertrouwd terrein waar ze zich thuis voelden; tegelijk bleek de schoolomgeving niet te leiden tot een 'schoolse' sfeer (daartoe werd ook weinig aanleiding gegeven omdat de eerste sessie de vorm van een spel had). Het was voor de kinderen meteen duidelijk dat hun antwoorden niet als 'juist' of 'fout' beoordeeld werden. De wat andere locatie in de middelbare school in Ternat leek weinig invloed te hebben op de openheid of informele sfeer van de gesprekken. Door enkele banken tegen elkaar te schuiven werd een wat grotere tafel gemaakt waarrond de kinderen en de onderzoekers zaten. De interactie tussen kinderen en onderzoekers en tussen kinderen

¹⁵ De twee klassen in de basisschool van Wambeek worden hier samengeteld.

¹⁶ Een duidelijk effect van de hierboven aangehaalde groepsdruk: in deze klas wilden alle meisjes (die aan één kant van het klaslokaal zaten) meewerken, en alle jongens (op twee na) niet.

¹⁷ Er waren wel toestemmingsbriefjes voorzien (wel/geen toestemming) voor kinderen die 's middags normaal thuis eten, maar dit geval deed zich in de praktijk niet voor.



onderling, en de structurering van het gesprek door de onderzoekers (bijvoorbeeld via gebaren en oogcontact) verliepen door deze kringvorm makkelijk. In één groep bemoeilijkte deze informele setting het onderzoek wellicht, omdat ze bij deze kinderen ook de onderlinge interactie vergemakkelijkte die niets met het onderwerp te maken had.

Het gebruik van een dictafoon

De gesprekken werden opgenomen op cassette, wat een letterlijke transcriptie mogelijk maakt. In één groep werd meteen naar uitleg over het waarom van de opnameapparatuur gevraagd, maar het aanvankelijke wantrouwen van enkele kinderen in deze groep verdween zeer snel. In alle groepen werd uitgelegd waarom de gesprekken werden opgenomen, en dat enkel de onderzoekers de opname zouden horen. De dictafoon en het daarop aangesloten microfoontje kregen voor de eerste sessie veel aandacht van de kinderen, maar raakten – onder meer doordat ze vooraf even getest werden – bijzonder snel op de achtergrond. Er werd slechts zeer sporadisch nog aandacht aan besteed, behalve in één groep, die überhaupt snel afgeleid was. In het algemeen echter, was het duidelijk dat de weinig opvallende opnameapparatuur het verloop van de conversaties niet of nauwelijks beïnvloedde.

Verloop van de conversaties

Het werken in focusgroepen bleek over het algemeen zeer goed te functioneren. Zoals gehoopt kon worden, haakten kinderen in op elkaars uitspraken, bouwden er op verder of spraken ze tegen. In dit fragmentje, tijdens een discussie over schrik in het donker en over sociale onveiligheid in het algemeen, speelt Sophie, in de groep bekend om haar schrik voor aanranders, een wat tegendraads maar speels opgevat rolletje, waardoor Marie ertoe wordt aangezet om haar argumentatie te onderbouwen.

M1 [moderator]: Ja, er zijn toch donkere straatjes in Lier, niet?

Marie: Ja, maar daar zijn eigenlijk allemaal wel altijd mensen.

M1: Ah, als er mensen zijn ben je niet bang?

Marie: Nee.

Sophie: Maar tussen die mensen kan ook iemand zitten hé.

Marie: Ja, maar...

Sophie: ... en opeens trekt die een mes!

Marie: Meestal doen die dat wel niet op straat hé, ja hallo, ik bedoel, als die weet van ja, dat is hier nog een heel straat, ik ga die nu vermoorden of zo, dan weet die toch dat die daar niet uit gaat geraken. Zo veel winkels en zo, met allemaal beveiliging en dit en dat...

Sophie: ja maar, dat beveiligt die winkel, niet uzelf!

Marie: ja, ik weet het, maar ik bedoel: zoveel mensen!

Sophie: Ja, als die nu samenspannen?

Marie: Sophie!

M1: Een netwerk.

(gelach)

De conversaties verliepen in een ongedwongen sfeer, en de idee 'dat een onderzoek bezig was' bleef erg sterk op de achtergrond. Hoewel elke groep onvermijdelijk meer spraakzame en eerder gesloten kinderen telde, kwamen alle kinderen goed aan bod. Gezien het onderwerp gingen de discussies zelden over gevoelige of potentieel bedreigende thema's; hoe dan ook viel de openheid waarmee de kinderen in de discussies spraken ons vaak op. In de groep met twee jongens en vier meisjes gaven de



jongens (uit het eerste jaar van de middelbare school) zonder veel omhaal spontaan toe dat ze schrik hadden in het donker, terwijl de meisjes daar minder last van bleken te hebben.

In één groep waren de kinderen erg makkelijk afgeleid en dreigden onderlinge interacties die niets met het onderzoek te maken hadden de gesprekken, en zeker de diepgang ervan, te bemoeilijken. Dit was waarschijnlijk te wijten aan de groepssamenstelling en de onderlinge vriendschappen en spanningen tussen de kinderen. Hierop bleek weinig vat te krijgen. Een dergelijke onvoorspelbaarheid en het moeilijk te controleren karakter van focusgroepen is een bekend probleem bij deze methode (zie Bloor et al. 2001: 23). Deze moeilijkheid belette evenwel niet dat ook de gesprekken in deze groep veel nuttige informatie opleverden.

De opeenvolging van de drie sessies, elk met hun eigen kenmerken, werkte goed. De gesprekken gingen van oppervlakkiger (verplaatsingswijzen en -voorkeuren) naar meer diepgaande en specifieke onderwerpen, zoals de bedoeling was. Het afbouwen van spelelementen zorgde niet voor een verminderde interesse of medewerking.

Het spel in de eerste sessie werkte uitstekend, en verliep in de middelbare en in de lagere scholen even vlot.

De brainstormmethode in sessie 2 werkte in drie groepen zeer goed, en in een groep minder goed. Een eerste versie van sessie 2 werd wel aangepast toen was gebleken dat een teveel aan (actieve of interactieve) methoden de dataverzameling eerder moeilijker dan makkelijker maakte. Daarna werd de techniek (afgezien van de brainstorm) afgeslankt tot het gebruik van het vogelpikbord.

Hoewel de derde sessie louter verbaal was en dus geen klassieke 'kindvriendelijke methoden' gebruikte, leverde ze het meeste informatie op. Dat kon echter alleen omdat de kinderen in de eerdere sessies vertrouwd waren geworden met het onderwerp en het onderzoek.

Na de laatste sessie bedankten we de kinderen uitdrukkelijk, en merkten we op dat we veel van hen hadden geleerd. We beloofden hen in het najaar een samenvatting van enkele onderzoeksresultaten op te sturen. Ook gaven we de kinderen, zonder dit expliciet als 'beloning' voor te stellen, een (overigens zeer gewaardeerd) doosje met snoep mee (nadien bruikbaar als spaarpotje).

Aan de scholen werd een bedankbrief gestuurd.

Feedback

Eind oktober werd aan alle deelnemende kinderen en aan hun vier (voormalige) scholen een folder (8 blz) opgestuurd met enkele onderzoeksresultaten en citaten uit de gesprekken. Het foldertje, geïllustreerd met de icoontjes die op de dobbelstenen stonden in het gezelschapsspel, werd opgedeeld in enkele thema's, en de resultaten en citaten werden in kleine kaderstukjes gepresenteerd. De namen van de kinderen werden gewijzigd op dezelfde wijze als in dit onderzoeksrapport. Het foldertje is toegevoegd als bijlage achteraan dit rapport.

1.2.3 Ethische symmetrie

Het machtsverschil tussen volwassenen en kinderen – des te meer aanwezig in de respectievelijke rollen van onderzoekers en onderzochten – is de belangrijkste ethische uitdaging in onderzoek met kinderen. Terwijl dit machtsverschil onmogelijk helemaal weg te werken is, komt het erop aan om aan



de potentieel zwakke positie van kinderen in het onderzoek juist extra aandacht te schenken, en om kinderen als gelijkwaardig aan volwassenen te beschouwen ('ethische symmetrie'; zie Thomas & O'Kane 2003).

Tijdens ons onderzoek hebben we er consequent voor gezorgd om de kinderen waarmee wij hebben gewerkt ten volle met respect te behandelen. De informele en open sfeer tijdens en na de gesprekken en de expliciete waardering van de kinderen zelf geeft aan dat het onderzoek in deze taak slaagde.

Enkele manieren waarop wij dit hebben gerealiseerd zijn de volgende:

- de kinderen werden vooraf geïnformeerd over de bedoeling, de thematiek en het verloop van het onderzoek. Wie aan het onderzoek wou meewerken, gaf die toestemming dus met de nodige kennis over het onderzoek (*informed consent*).
- die uitleg hield ook in dat wij, als volwassen onderzoekers, van de kinderen wilden leren.
- ook over de wijze van en de redenen voor selectie en niet-selectie werd uitleg gegeven.
- de kinderen die meewerkten aan ons onderzoek waren vrijwilligers; kinderen hadden, vanzelfsprekend, het recht om niet mee te doen en konden dit eenvoudig aangeven op de vragenlijst die zij in de klas invulden.
- er werd veel zorg besteed aan de formulering van de onderzoeksvragen en 'stellingen' (sessie 1), zodat de bevraging voor kinderen begrijpelijk zou zijn.
- ook de onderzoeksmethodes zelf werden opgezet en ontwikkeld met respect voor de capaciteiten en interesses van kinderen.
- door het gebruik van focusgroepen en een speelse benadering was de onderzoekssituatie allerm minst intimiderend en werden ongelijkheden tussen volwassen onderzoekers en kinderen zoveel mogelijk vermeden.
- de vertrouwelijkheid van de gegevens werd gewaarborgd; dit werd tijdens het onderzoek ook uitgelegd aan de kinderen. De namen van de kinderen werden in het onderzoeksrapport gewijzigd.
- voor de kinderen werd een apart, toegankelijk boekje met onderzoeksresultaten en citaten gemaakt.

Ook de ouders en de scholen werden in het onderzoek betrokken. De scholen gaven, als *gatekeepers*, toestemming voor het uitvoeren van het onderzoek, en kregen uitleg vooraf en informatie achteraf. Ook de ouders kregen informatie over het onderzoek.

1.2.4 Lier en Ternat

Er werd gekozen om kinderen te bevragen in Lier en in Ternat (en de deelgemeente Wambeek).

Lier is een vrij kleine stad van 32887 inwoners (NIS, 1/1/2004). De lagere school van het Sint-Gummariscollege ligt in het centrum van Lier, in een druk gebruikte eenrichtingsstraat. Veel fietsers (ook volwassenen) rijden er op het voetpad om het drukke autoverkeer te ontwijken en tegen de rijrichting in te kunnen rijden. Er zijn vrij veel kinderen die met de step naar school komen. De middelbare school van het Sint-Gummariscollege ligt naast een andere school en dichtbij de ring rond Lier en de vesten. Binnen de stadsvesten is heel Lier een zone 30.

Ternat (deelgemeenten Ternat, Sint-Katherina-Lombeek en Wambeek) heeft 14 573 inwoners. Hoewel door de gemeente een aantal belangrijke verkeersaders lopen, heeft Ternat toch een duidelijk landelijk



karakter. Dit is des te meer zo voor Wambeek, dat echt een klein dorp is. De dorpskern van Wambeek, waarin de gemeenteschool ligt, is tot een zone 30 gemaakt. De Middenschool in Ternat ligt in de hoofdstraat van Ternat, naast twee andere scholen (de lagere school en de middelbare school (tweede en derde graad)).

Er werd voor gekozen het onderzoek, behalve op een locatie op het platteland (Ternat/Wambeek), niet uit te voeren in een grote stad. Relatief gezien – vergeleken met de situatie van de hele bevolking – wonen er minder kinderen in de grote steden en in appartementen (Verhetsel et al. 2003: 45-48). Dat een grootstedelijk milieu een heel distinctief mobiliteitslandschap kent dat niet zomaar kan vergeleken worden met de situatie in kleinere steden, en dat steden als Brussel, Antwerpen en Gent elk hun heel eigen, aparte mobiliteitssituatie kennen, deed ons besluiten om de gegevens te zoeken in een kleinere stad. Lier is een (weliswaar kleine) typische Vlaamse stad met een centrum waarrond een aantal wijken gebouwd zijn. Zoals met name in hoofdstuk 5 zal blijken, hebben kinderen in Lier, zelfs al is het een kleine stad, een duidelijk andere verhouding met (risico in) de publieke ruimte dan de kinderen in Ternat.¹⁸

Anderzijds moet dus wel de bedenking gemaakt worden dat de mobiliteitservaringen van kinderen in grote steden in dit onderzoeksrapport niet aan bod komen. De diversiteit naargelang verschillende woonomgevingen kan gedetailleerder worden bestudeerd in de kwantitatieve fase van dit onderzoeksproject.

1.2.5 Analyse

De op cassette opgenomen gesprekken werden uitgetikt. Deze teksten werden daarna (aan de hand van de cassettes) nauwgezet gecontroleerd, gecorrigeerd en aangevuld door de onderzoeker. De sprekers werden zo goed mogelijk geïdentificeerd.

Uitgetikt leverden de gesprekken ongeveer 170 bladzijden tekst op. Een kwalitatieve analyse poogt greep te krijgen op deze grote hoeveelheid veelsoortige gegevens door ze op diverse betekenisvolle manieren te ordenen en stukjes tekst met elkaar in verband te brengen. De analyse werd ondersteund door het softwareprogramma FolioViews.

Kwalitatief onderzoek is in grote mate cyclisch: het onderzoek test geen vooraf gestelde hypotheses (zoals kwantitatief onderzoek dat doet) maar vordert inductief, door voortdurend heen en weer te gaan tussen dataverzameling en -analyse, en tussen empirische gegevens en theoretische modellen. Die theorie blijft voldoende dicht bij de data – ze rijst er idealiter uit op en wordt er alleszins mee door vormgegeven –, en de waarde van een kwalitatief onderzoek ligt in grote mate in de mate waarin onderzoeksresultaten en theorie (of verklaring) op elkaar inhaken.

De uitgetikte teksten werden opgedeeld in betekenisvolle tekstblokken van 1 à 25 regels. Dit leverde 762 tekstblokken ('records') op.¹⁹ Er werkt gewerkt via *open coding*: het toekennen van niet vooraf gedefinieerde maar uit de inhoud van de tekst naar voren komende codes of trefwoorden aan de tekstblokken. De meeste tekstblokken kregen meerdere codes mee. Kwalitatieve analyse vordert door

¹⁸ Bij een onderzoek in bijvoorbeeld Brussel zou dat verschil mogelijk al te snel worden verbonden met 'de situatie in de grootsteden'.

¹⁹ Daarvan waren er 98 niet significant, met name uitleg over het spel in de eerste sessie en in mindere mate in de tweede sessie (59 betekenisloze records in sessie 1, 31 in sessie 2, 8 in sessie 3).



deze codes gaandeweg te verfijnen en op elkaar af te stemmen (synoniemen vermijden,...), en de codes geleidelijk aan abstracter te maken en met elkaar in verband te brengen. Zo wordt het materiaal volgens deze codes en volgens intensieve lezing per thema geordend, intensief herlezen en verder intern geordend.

Reeds tijdens de gegevensverzameling werd een eerste analyse teruggekoppeld naar de moderators, die de gesprekken hadden geleid, zodat bijvoorbeeld de derde sessie kon samengesteld worden.

De analyse werd ook verrijkt met eigen observaties, en een theoretische input (met name over autonomie en over de sociale leefwereld van waaruit de kinderen spreken; zie hoofdstuk 4) die ontstond vanuit reflectie over de data en die door deze data zelf werd ondersteund.

1.3 Opzet en opbouw van het onderzoeksrapport

Dit rapport laat de kinderen zelf uitgebreid aan het woord. Hun uitspraken vormen immers veruit de belangrijkste bron voor onze kennis over hoe zij hun dagelijkse mobiliteit ervaren en betekenis geven. Terwijl sommige uitspraken omwille van de bondigheid werden losgemaakt van hun verbale context, is er waar dat nuttig leek soms ook bewust voor gekozen om ietwat meer uitgebreide fragmenten uit de groepsdiscussie weer te geven. Het verloop van het gesprek kan immers van belang zijn om de betekenis en de relevantie (of relativiteit) van uitspraken te duiden.

De in dit rapport vermelde namen van de kinderen (ook van vrienden of broers en zussen die zij vernoemen) zijn fictief.

Wanneer meerdere kinderen tegelijk spreken (met name bij korte antwoorden) worden zij aangeduid door 'Gs/Bs' ('girls/boys'; eventueel enkel 'Gs' of enkel 'Bs').

De moderator, die het gesprek leidde, wordt in de citaten aangeduid als 'M1' (dit was iemand anders voor Lier als voor Ternat); de onderzoeker-observator, die alle sessies meemaakte, wordt aangeduid als 'M2'.

Meestal, waar dat relevant is, wordt ook vermeld uit welke focusgroep een geciteerde uitspraak komt: 'Lier MS' (middelbare of secundaire school), 'Lier BS' (basisschool of lagere school), 'Ternat MS' en 'Wambeek BS'.

Soms worden de tekstjes op 'stellingkaarten' of 'kanskaarten' uit het gezelschapsspel (sessie 1) voorgelezen. Ter wille van de duidelijkheid worden die tekstjes hier tussen dubbele aanhalingstekens gezet.

De citaten zijn slechts in beperkte mate 'opgesmukt': veranderingen (in zinsconstructies, weglaten van irrelevante stukjes tekst, kleine correcties) zijn enkel gebeurd ter wille van de leesbaarheid.

We willen ook nog graag wijzen op de beperkingen van in tekst omgezette uitspraken. Zo kan niet de hele context van de uitspraken worden opgenomen. Non-verbale communicatie (gebaren, gelaatsuitdrukkingen, intonatie,...) is in dergelijke citaten niet zichtbaar, zodat ook daardoor betekenissen niet altijd duidelijk of eenduidig zijn. Mede daarom was het overigens van groot belang dat de onderzoeker alle sessies ook zelf meemaakte en observeerde, zodat hij bij de analyse niet (enkel) moest uitgaan van aangeleverde uitgetypte teksten maar ook van de gesprekken zelf.



Dit rapport is, afgezien van dit eerste, inleidende hoofdstuk, als volgt opgebouwd.

Het korte Hoofdstuk 2 toont dat het weinig loont om kinderen te bevragen vanuit de mobiliteitsproblematiek zoals die door volwassenen wordt gedefinieerd. Om de ervaringen van kinderen met betrekking tot hun dagelijkse mobiliteit te leren kennen, moet vanuit hun eigen leefwereld worden vertrokken. Daarom gaat Hoofdstuk 3 in op de voorkeuren voor bepaalde verplaatsingswijzen en zo ook op de diverse kenmerken die kinderen belangrijk (en met name prettig) vinden aan 'op weg zijn'. Een focus op verplaatsingsvoorkeuren mist echter nog een heel stuk van de sociale en geografische context waarin de mobiliteit van kinderen wordt vormgegeven en ervaren. Die meer diepgaande analyse volgt in de rest van het rapport.

Het meer theoretische Hoofdstuk 4 gaat over autonomie en de sociale inbedding van mobiliteit. Het biedt een kader voor de onderzoeksgegevens in rest van het rapport.

In Hoofdstuk 5 wordt uitgebreid ingegaan op de manier waarop kinderen omgaan met de publieke ruimte waarin zij hun verplaatsingen maken. Hoe ervaren zij die ruimte en welke betekenis heeft die voor hen? Er wordt specifiek ingegaan op de risico's (verkeer, sociale onveiligheid) die verbonden zijn aan verplaatsingen.

Hoofdstuk 6 plaatst mobiliteit in de context van de relatie tussen opgroeiende kinderen en hun ouders. Hoe gaan kinderen om met de regels die zij opgelegd krijgen? Wat kan 'gebracht worden met de auto' voor kinderen juist betekenen? En zoeken kinderen en ouders ook op het gebied van mobiliteit een evenwicht tussen geborgenheid en vrijheid, beschermen en loslaten?

Een aantal bedenkingen in het laatste hoofdstuk ronden het rapport af.



2. MAATSCHAPPELIJKE BEKOMMERNISSEN OVER MOBILITEIT

Wanneer het gaat over mobiliteit, of over de mobiliteit van kinderen, komen in maatschappelijke debatten een aantal thema's regelmatig terug: de verkeersveiligheid vanzelfsprekend – met veel aandacht voor verkeerseducatie, de fietshelm of reflecterende kledij wanneer het over kinderen gaat –, de fileproblematiek, de milieuvervuiling, de kostprijs van vervoer. Voor wat kinderen betreft wordt ook vaak gewezen op het belang van beweging voor de gezondheid en de fysieke conditie, en voor de ontwikkeling van het kind in het algemeen. Fietsen of wandelen zijn daar uitstekend geschikt voor. Deze bekommernissen gaan in grote mate over de positieve of negatieve effecten van het gebruik van bepaalde vervoermiddelen. In onze focusgesprekken met de groepjes kinderen kwamen deze aspecten van mobiliteit nauwelijks aan bod, met de weinig verrassende uitzondering van de verkeersveiligheid. De meeste 'volwassen bezorgdheden' over mobiliteit zijn voor kinderen geen zorg in hun concrete verplaatsingen: zij hebben het niet of nauwelijks over hoe gezond fietsen of wandelen is of hoe milieuvervuilend de auto; evenmin over hoe het veelvuldig gebruik van de auto tot meer verkeersdrukte en -onveiligheid leidt. Ook voor de kostprijs van vervoer hebben kinderen geen aandacht. Als dergelijke aspecten van mobiliteit al aan bod kwamen in de focusgesprekken, was dat meestal omdat het (door de moderator) geforceerd werd.

Dat betekent niet dat kinderen daar helemaal geen weet van hebben: zo weten zij wel degelijk goed dat de auto milieuvervuilend is en dat veel bewegen gezond is, maar zij zullen deze thema's niet spontaan vernoemen wanneer het over hun dagelijkse mobiliteit gaat.

Veiligheid is wél een bezorgdheid die kinderen en volwassenen delen. Kinderen voelen zich immers kwetsbaar in het verkeer. Op die problematiek komen we verder in dit rapport nog terug (zie 5.3). Anderzijds valt op te merken dat een vaak in de belangstelling staand thema als de fietshelm voor kinderen in de discussie over verkeer (of in de gesprekken *tout court*) geen enkele keer werd vernoemd door de door ons bevraagde kinderen.

De enige keer dat **beweging** spontaan werd vermeld was door Lotte: "Ik vind dat wel leuk, te voet gaan. Dat is ook goed voor uw spieren natuurlijk" (Lier BS). Het thema kwam nog enkele keren ter sprake, maar dan niet wanneer kinderen over zichzelf spraken, maar in een veeleer antagonistische appreciatie van *anderen* tijdens een discussie:

M1: Maar jij bijvoorbeeld leek mij toch wel in een situatie te zitten waarbij je gemakkelijk beroep kon doen op je mama [om met de auto gebracht te worden].

Amber: Mama. Ja.

M1: Dus dat is zo geen enkel probleem. Ik heb maar te vragen.

Seppe: Uw mama is sportlerares. Die zou u op de fiets moeten sturen.

Femke: Ja.

Simon: Ja, dat vind ik ook.

(Ternat MS)

Kaat: Ik kom te voet, maar in het begin van het schooljaar kwam ik met de fiets. En als het koud is of als mijn vriendin ICT heeft dan kom ik met de auto.

(...)

Simon: Luie! Ze woont hier misschien... Ze woont op de Kasteellaan, dat is toch niet ver?



Seppe: Ah, profiteur!
(Ternat MS)

Een enkele keer werd de vraag ook uitgelokt door de moderator, en werd 'lui worden door altijd de auto te nemen' weer betrokken op anderen:

M1: Zeg, word je lui als je de auto neemt?

Ines: Nee.

Lennert: Precies wel.

Nathalie: Ik weet het niet.

Ines: Nee.

Jana: Ja, echt, ik ga elke dag met de bus...

Kobe: Ja, ge ziet het hé, ge ziet het hé! Gij hebt totaal geen conditie of niks.

M1: Waarom zeg je 'precies wel'? Jij zei 'precies wel'. Word je lui als je altijd de auto neemt?

Lennert: Misschien een beetje, ja.

Ines: Hij is een macho hé.

(Wambeek BS)

Het argument, waarover sowieso al onenigheid bestaat, wordt hier eerder gevoed door de animositeit van de groepsdiscussie dan als argument dat op zichzelf waardevol is.

Hoewel kinderen vaak bezorgd zijn om het **milieu** en het behoud van de natuur, is dit geen thema wanneer zij spreken over hun dagelijkse mobiliteit. De milieuproblematiek werd door kinderen niet spontaan genoemd, behalve wanneer het – in een discussie over stad en platteland – ging over de stank van auto's in de stad en de verstoring van de stilte op het platteland door het verkeer.

Lotte: Maar soms stinkt het in de stad echt naar uitlaatgassen.

Eva: Ja, als ge 's morgens nen brommer..., amai dat stonk.

Lotte: Eè, echt!

Eva: Als ge zo, ik woon nu niet echt op het platteland, maar toch wel veel rustiger, en soms, soms wordt dat echt verstoord door zo'n kei-, maar echt kéigrote bende motors, die daar zo voorbij racet. Oh, da's echt...

(...)

Wannes: Ge hebt veel meer lichten in 't stad. Echt veel meer. En ook, het stinkt daar.
(Lier BS)

Kobe: Zoals als ge in de stad woont, dan is er veel meer lawaai en zo, van de auto's. Op het platteland is dat minder.

(Wambeek BS)

Dat auto's het milieu vervuilen weten kinderen erg goed. Maar tegelijk blijkt het een weinig relevant thema te zijn wanneer het over hun eigen mobiliteit gaat: in de gesprekken kwam de band tussen autoverkeer en milieuvervuiling slechts tweemaal aan bod, en alleen op een zijdelingse en uitgelokte manier. Toen gedurende het mobiliteitsspel in sessie 1 alleen de auto vooruit mocht en de andere vervoermiddelen moesten blijven staan, werd het milieuargument als een soort troost gebruikt:



Jana: “Het is tegenwoordig zo gevaarlijk in het verkeer dat je ouders vinden dat je niet meer in je eentje de weg op mag. Gelukkig brengen ze je met de auto. Twee vakjes vooruit. Al wie niet met de auto gaat moet helaas wachten.”²⁰

M1: Wachten!

Jana: De auto is toch slecht voor het milieu?

Milan: Jana, wij zijn milieuvriendelijk.

Jana: Ja.

Kobe [in deze spelronde met de auto op weg]: Ik was dat de vorige beurt ook.

(Wambeek BS)

De andere keer werd het thema ronduit uitgelokt door de moderator (opnieuw in de context van een discussie over stad en platteland). De kinderen gaven duidelijk aan dat ze dit probleem wel kenden, maar relativeerden het ook:

M1: Zeg, en als er geen winkels zijn [op het platteland], wat moet je dan doen? Stel, je vergeet een pakje boter

Ellen: Bij de burens.

Lotte: Bij de boer gaan halen.

Robin: Dat is natuurlijk verschillend. Bij ons is het zo, waar mijn papa woont, ge hebt dus de stad, dat is helemaal beneden, en dan, allee, als ge een pakske boter vergeten zijt, dan spring je in je auto, allee, wat ge auto noemt natuurlijk, en dan gaat ge naar beneden, naar 't stad, want eigenlijk is dat niet zo ver.

(...)

M1: Zeg, en als ge zo voor een pakje boter in uwen auto moet springen ... Vinden jullie dat een goed idee, of geen goed idee?

Gs/BS: Nee, nee, want ... het milieu verpesten en zo, maar ja, ge moet toch eten hé.

Thomas: Dan kan je met de fiets gaan

Eva: Maar ja, het platteland heeft dan zo echt overal zo eens een pietluttig winkeltje waar je van alles kunt kopen.

Lotte: Of zo een boerenwinkel of zo.

(Lier BS)

Over de **kostprijs** van transport spraken de kinderen geen enkele keer spontaan: het behoort eenvoudigweg niet tot hun leefwereld. Veel kinderen nemen bijvoorbeeld nooit de bus, zodat ze ook daar niet in aanraking komen met deze problematiek. Eén keer lokte de moderator een discussie over de prijs van een busticket uit, maar daarin waren de kinderen zichtbaar onzeker of in het wilde weg aan het praten. Ze weten immers niet goed hoe het openbaar vervoer juist werkt.

M1: Zeg, is dat duur eigenlijk, met een bus? Dat je zegt ‘ik moet geld hebben’?

Nathalie: Maar meestal, meestal, soms moet je een kaart kopen en dan moet dat in zo een machientje...

Milan: Allee, een kaart kopen!

Nathalie: Als ge in de bus stapt, kom je de buschauffeur tegen, en dan moet je dat in zo een geel machientje steken, maar ik weet niet voor hoeveel beurten dat is. Allee, maar dat is moeilijk als je nu niet weet dat je een kaart moet kopen, hoe moet je dat dan doen?

Lennert: Awel...

²⁰ Zoals reeds aangegeven duidt een citaat tussen dubbele aanhalingstekens op het voorlezen van een ‘stellingkaartje’ of (zoals hier) een ‘kanskaartje’ tijdens het gezelschapsspel in de eerste sessie.



Kobe: Maar ge steekt die kaart daarin en ge drukt op een ...

M1: Als ik het goed versta, is hij [Kobe] de enige die alleen met de bus gaat.

Jana: Ik ga ook soms alleen met de bus [nl. de schoolbus], maar nooit met de Lijn.
(...)

M1: Hoeveel kost dat nu om met de bus te rijden?

Milan: Oh, dat weet ik niet

Ines: 1 euro?

Kobe: Nee, meer.

Nathalie: Nee, meer.

Milan: Dat weet ik zo niet.

Jana: Maar ge hebt 1 euro 95...

Nathalie: Als ge een abonnement koopt, dat is toch ...

Jana: Denk ik, 1 euro 95.

Kobe: 1 euro 99.

(Wambeek BS)

Los van verkeersveiligheid (cf. deel 5.3) is het enige 'volwassen' mobiliteitsthema waar kinderen zich wel bij betrokken voelen, de eventuele files waar zij te maken mee kunnen hebben. Dat bleek eigenlijk alleen een probleem voor de kinderen in Lier. De kinderen in Ternat zagen de file en de verkeersdrukte als een typisch kenmerk van de stad:

Simon: Maar in het stad heb je toch meer drukte en file en dan kan dat toch zijn dat je je moeilijker kan verplaatsen, en het is gevaarlijker.

Amber: Ja, ik vind dat ook. Als je naar Aalst gaat dan moet je daar misschien een uur rondbazuinen naar een parkeerplaats, komen er misschien wel ongevallen van. Ga met de trein, ge zijt daar op twee minuten en ge kunt zo direct naar 't stad gaan.
(Ternat MS)

In Lier kan de file soms wel een reëel probleem zijn:

Julie: Ik ben nog maar één keer echt te laat gekomen maar meestal kom ik hier zo op het laatste nippertje binnen, juist wanneer dat de bel gaat. Omdat Massenhoven, dat is eigenlijk echt iedere ochtend file en dat gaat dan ook wel soms tot de, ja, niet alleen op de autostrade. Dan heb ik weeral een probleem.

M1: Die brug zit dan helemaal toe en dan moet je wachten.
(Lier MS)

M1: "Onderweg is het verschrikkelijk druk."

Wannes: Ja...

M1: Is het bij u onderweg druk?

Wannes: Altijd.

Lotte: Ja, als het file is. Dan is het altijd tuut, tuut, tuut. En ook als je met de auto bent en je staat in de file dat is ook niet leuk als je dan te laat op school bent.

M1: Het gebeurt wel?

Lotte: Tegenwoordig zijn we niet meer te laat in school [Lotte gaat te voet naar school].

Wannes: Als wij met de auto zijn, elke dinsdag, is dat niet te doen. Dat is aan de Beemdstraat, dat is een drukke straat. Dan is het een halfuur of een kwartier voor dat wij op school zijn. Dan komen wij bijna altijd te laat.

Ellen: Als ik met de auto naar school ga dan is het wel soms druk voor de bareel. En daarom kom ik vaak te laat... En met de fiets kom ik meestal niet te laat.



(Lier BS)

Kinderen weten immers dat de fiets in de stad vaak handiger is dan de auto (zie 3.5).

*

Als een soort valse start heeft dit korte hoofdstuk getoond dat het weinig oplevert om de mobiliteitservaringen van kinderen vanuit een 'volwassen' perspectief te bestuderen: de meeste problematieken waarover volwassenen zich zorgen maken als het gaat over mobiliteit, zijn veeleer marginaal in de leefwereld van kinderen. Wanneer kinderen praten over hun verplaatsingsvoorkeuren (hoofdstuk 3), en nog veel sterker wanneer hun mobiliteitservaringen worden verbonden met de manier waarop (opgroeïende) kinderen zich verhouden met de publieke ruimte (hoofdstuk 5) en hun ouders (hoofdstuk 6), wordt de mobiliteit van kinderen wel veel uitdrukkelijker geplaatst binnen die dagelijkse leefwereld.



3. VOORKEUREN

In dit hoofdstuk wordt nagegaan op welke manier kinderen een voorkeur geven aan bepaalde verplaatsingswijzen.²¹

Er zijn een heel aantal redenen om wel of niet voor een bepaalde verplaatsingswijze te kiezen. Dit onderzoek is er echter niet op gericht om dat zo goed mogelijk in kaart te brengen: door zijn representativiteit is de kwantitatieve fase van het netwerkproject daar veel geschikter voor. Wel leren de voorkeuren (of de negatieve waardering) van kinderen ons veel over *wat kinderen in hun verplaatsingen belangrijk vinden en meemaken*. Dat impliceert ook dat een ordening per verplaatsingswijze hier minder relevant is dan een ordening per potentieel positief of negatief gewaardeerde eigenschap of kenmerk van verplaatsing.

Zeker bij kinderen is de 'voorkeur' voor een bepaalde verplaatsingswijze een complexe zaak, omdat zij zich niet altijd (autonom) mogen, durven of kunnen verplaatsen (zie hoofdstuk 4). Dat maakt ook dat het een grote stap is van 'voorkeur' naar 'feitelijk gebruikte verplaatsingswijze'; daarom wordt in het grootste deel van het rapport *verder* gegaan dan het peilen naar 'voorkeuren' voor bepaalde verplaatsingswijzen. Verplaatsingen worden natuurlijk ook graag gemaakt omwille van hun bestemming; maar dan gaat het niet meer over de beleving van de verplaatsingswijze zelf. Op deze bestemmingen zullen we terugkomen in hoofdstuk 5 en 6.

Het is ook relatief moeilijk en weinig zinvol om die waardering los te maken van een concrete context, van de verplaatsingen die kinderen werkelijk maken. De methodologische implicatie daarvan is dat de bevraging van de kinderen werd gelinkt aan concrete verplaatsingen, bijvoorbeeld via het spel in sessie 1. Zeker in die sessie was er wel een zekere sturing – de kenmerken, d.w.z. mogelijke voor- en nadelen van verplaatsingswijzen, stonden op kaartjes –, maar die was nodig²², en de conversatie bleek bovendien voldoende open om duidelijk te zien wat spontaan genoemd werd, of om te zien dat bepaalde kenmerken 'aansloegen' (reactie uitlokten) en andere niet.

Op te merken valt dat er wat betreft de verplaatsingsvoorkeuren weinig verschillen vast te stellen waren tussen de groepjes uit Lier en uit Ternat of tussen de kinderen uit het zesde leerjaar en de kinderen uit het eerste middelbaar. Met betrekking tot sommige andere aspecten waren dergelijke verschillen wél aan de orde (zie m.n. delen 5.1, 5.4 en 6.3).

Ter informatie geven we toch dit korte overzicht van aangehaalde elementen van voorkeur of redenen om voor een bepaalde verplaatsingswijze te kiezen. Op te merken valt dat te voet en met de fiets gaan vaak vanzelfsprekend zijn als de verplaatsing niet zo ver is; mede daarom halen kinderen vrij veel argumenten aan om de auto te nemen: dat moet je uitleggen, je moet er een reden voor hebben (snel van school naar de hobby, slecht weer, te ver...). De auto blijkt voor veel kinderen ook een meer voor de hand liggend, 'toegankelijker' alternatief dan trein of bus.

- *Fiets*: sociaal (babbelen onderweg), vrijheid (mogelijkheid route aan te passen), contact met de omgeving en de natuur, gewoon leuk op zich, handig, sneller dan te voet (en soms auto), niet afhankelijk van anderen

²¹ We gebruiken hier de term verplaatsingswijzen, eerder dan vervoermiddelen, omdat zo ook 'te voet gaan' probleemloos in de term wordt geïmpliceerd.

²² Zie hoger: deel 1.2.1.



- *Auto*: bij slecht weer, grotere afstand, handiger (dingen meenemen), snel, past in de agenda van andere familieleden, verkeersveilig, sociaal veilig, luxueuzer, niet vermoeiend, ouders zijn geruster
- *Trein*: sociaal (babbelen), bij slecht weer, autonoom toch vrij ver weg gaan, vrijheid, handig
- *Bus*: sociaal (babbelen), bij slecht weer, autonoom toch vrij ver weg gaan
- *Te voet*: sociaal (babbelen), contact met omgeving, beweging (spieren)
- *Skates, skateboard*: gewoon leuk op zich, trুকjes doen, handig, sneller dan te voet
- *Step*: gewoon leuk op zich, trুকjes, handig, sneller dan te voet.

3.1 Het sociale aspect van verplaatsingen

Dat het zich verplaatsen voor kinderen in de eerste plaats eigenlijk een sociale activiteit is, springt meteen in het oog. Heel vaak wordt het **leuke** aan je verplaatsen verbonden met het **sociale** aspect ervan: in de eerste plaats het **onderweg kunnen babbelen**. Zonder dat kinderen hier veel expliciet over reflecteren, wordt dit aspect heel vaak en op een vanzelfsprekende manier vernoemd, in de eerste plaats wanneer het gaat om verplaatsingen met de fiets.

Marie associeert bijvoorbeeld direct 'graag met de fiets naar school gaan' met de vriendin waarmee ze dat doet.

Marie: Ik heet Marie, ik ga met de fiets naar school, ik woon in Lier, wat nog?

M1: Doet ge dat graag, met de fiets naar school komen?

Marie: Ja, ik ga meestal met een vriendin naar school en da's gewoon leuk, ja. "Om naar school te gaan heb ik niemand nodig. Dat kan ik wel alleen." Ja, ik heb niemand nodig, maar ik vind het altijd leuk dat er iemand bij is. (lacht)

M1: Uw vriendinnetje is dat dan?

Marie: Ja.

M1: En zijn er anderen die iemand nodig hebben hier?

Sophie: Niet speciaal, maar alleen rijden is maar alleen rijden en daar heb je niets aan.
(Lier MS)

Hoewel Marie en Sophie weten dat de vraag gaat over 'al dan niet iemand nodig hebben', gaan ze dus toch door op het sociale aspect van verplaatsing: juist daarin zit het prettige aan onderweg zijn. Die spontane associatie maken kinderen voortdurend.

M1: En met de fiets rijden? Hoe was dat zinnetje precies? "Het is gewoon leuk om op weg te zijn."

Gs/Bs: Ja!

M1: Is dat zo? Denk je zo altijd als je fietst, er zijn er heel veel met de fiets, zo van oh, leuk, met de fiets.

Nathalie: Ja. Als je met twee bent. Dan kun je geheimen vertellen, maar als uw moeder of als uw vader daar zitten...

(Wambeek BS)

Onderweg kunnen babbelen wil dus zeggen dat er tijd is om ervaringen uit te wisselen.



M1: “Onderweg kan ik lekker babbelen.” Kan jij lekker babbelen onderweg?

Robin: Ja, als ik na school kom met de vrienden wel. Dan zo over wat we allemaal gedaan hebben, of het saai of leuk was en zo, van Playstation spelletjes en alles. Dus ja, praten, da's wel leuk.

Wannes: Ik vind dat ook veel leuker zoals na het school, zoals Robin zegt, ik rijd met Robin en Cédric op dezelfde weg en dan praten wij over van alles. Ik vind dat ook veel leuker. Als je alleen rijdt is dat zo saai of zo. Eigenlijk is dat wel leuk. Dan weet je wat die anderen in de klas hebben gedaan en zo. Dan kom je zo iets meer te weten zo. Dat is ook heel leuk.

(Lier BS)

Als je niet alleen fietst kan je elkaar ook helpen als dat nodig is:

Bert: Ik kom met de fiets maar meestal, ik heb altijd ongeluk en dan ligt mijn ketting eraf of is mijn ketting gebroken of heb ik platte band.

(...)

M1: Zijn er nog mensen die dat leuk vinden om onderweg te kunnen babbelen?

Bert: Ja, dan gaat de tijd goed vooruit en da's gewoon leuker dan alleen fietsen.

M1: Ja, en dan heb je iemand om uw ketting erop te gooien. Helpen die u dan als uw ketting eraf ligt?

Bert: Nee, want, allee, het zijn allemaal meisjes waarmee ik mee fiets. (gelach) Ik wil nu niets zeggen hé, maar, die kunnen dat niet zo goed. En soms moet ik de ketting van hen ook...

(gelach)

(Lier MS)

De stelling uit de eerste sessie (gezelschapsspel) 'dat babbelen onderweg leuk is' kreeg telkens grote instemming. 'Babbelen' is voor de kinderen een erg herkenbaar en relevant thema als het gaat over verplaatsing: met de fiets, te voet of op de bus of de trein ben je immers vaak met vrienden onderweg. Die vrienden, of een broer en zus, worden door de kinderen meer gewaardeerd dan ouders:

Femke: Ja, als mijn mama niet moet gaan werken dan kan ik met de auto gaan maar anders ga ik gewoon altijd met de trein, of ook al werkt ze niet, ga ik soms ook met de trein. Gewoon.

Seppe: Omdat dat leuker is.

Femke: Ja.

M1: Is dat zo?

Femke: Ja.

Seppe: Ja, met uw vrienden ga je toch liever dan met je moeder.

Femke: Ja, dat is zo.

(Ternat MS)

De auto wordt nooit spontaan 'leuk' genoemd (zoals dat met de fiets of de step wel gebeurt), en wordt niet als de favoriete verplaatsingswijze gedefinieerd. Is de auto dan een minder sociaal vervoermiddel? Kinderen vinden dat niet echt, want als je samen met broers of zussen op weg bent, kan dat ook leuk zijn:

M1: En wie is er nog met de auto? Kan jij babbelen in de auto?



Ellen: Ja. Dan zitten we met zijn vieren of soms met zijn drieën meestal in de auto. Dan babbelen wij wel wat. Maar tijdens de proefwerken dan ben ik wat te zenuwachtig om te babbelen.

M1: Oei.

Lotte: Ik kom soms ook met de auto. Ik heb nog twee zussen, dus. Eén zit ook in het zesde, mijn tweelingzus, en de ander zit in het vijfde en dus, als wij met de auto gaan dan babbelen wij altijd met elkaar, zo, wat gaan jullie nu doen en welke toets hebben jullie.
(Lier BS)

Vanuit de auto kan je ook zwaaien naar bekenden of onbekenden:

M1: Zeg, en die met de auto. Kunnen die dan niet babbelen?

Eva: Jawel. Maar dan is het meestal zo van, wij rijden voorbij den Aldi en daar zijn meestal heel veel die dat we kennen van op school en dan zitten wij naar elkaar te wuiven en zo en dat is wel leuk.

(Lier BS)

M1: Is het dan saai in de auto?

Sophie: Niet bepaald, je hebt soms zo van die mensen en die zitten dan zo te wuiven.

Marie: Dat is toch keileuk. Op de autostrade zit ge zo en dan zo...

(Lier MS)

Met de auto op weg zijn is echter wat ambigu. Die broer of zus kan ook lastig zijn, en soms moet je in de auto stilzitten of mag je niet praten, omdat dat de chauffeur afleidt.

Lotte: We waren zo een keer met een balletje aan het spelen toen wij naar de tennis gingen. En opeens, mijn mama remde, en dat balleke [vloog] naar voor zo: 'allee, zijt stil. Zit rustig, anders bots ik nog.' Maar dat was bij een rood licht, allee een groen, en dat sprong opeens op oranje.

(Lier BS)

Eva: Ik ga soms met de auto maar dan kan ik niet zo goed babbelen, want dan is dat meestal met mijn oma. En mijn oma die babbelt wel heel graag, maar dan raakt die de weg kwijt.

(Lier BS)

Femke: Oh, maar ik mag mijn moeder niet storen want ze moet op de baan letten.

(Ternat MS)

Het is dan ook leuker om onderweg met vrienden te babbelen dan met de ouders. Significant is dat de auto voor kinderen wél als 'leuk' omschreven zal worden als hij de sociale kenmerken van bijvoorbeeld de fiets overneemt.

M1: Ah ja. Blijkbaar zijn er hier niet veel die zeggen van dat is mijn eerste keuze, zo om met de auto te gaan.

Femke: Allee, als je met de auto kunt gaan met uw vrienden is dat wel leuker. Of als je met de auto zelf kunt gaan. Dat kan nog niet, dat kan nu nog niet, maar ik bedoel...

(Ternat MS)

Een belangrijke conclusie die we uit deze gegevens kunnen halen, is dat de directe sociale situatie waarin kinderen zich tijdens de verplaatsing bevinden, aantrekkelijk wordt als die door de kinderen zelf



beheerst wordt: zoals wanneer je samen met de fiets, de bus of de trein op weg bent, of onderling kan babbelen in de auto. De auto wordt veel minder aantrekkelijk wanneer kinderen niet vrijuit kunnen babbelen omdat de chauffeur moet opletten, of omdat er een lastige broer of zus in de auto zit. Daarom wordt ook vooraan (mogen) zitten in de auto door kinderen zo geapprecieerd: het geeft een zekere vorm van prestige ("ge hebt voorrang op uw zus en uw broer"), en:

Kobe: als uw moeder of uw vader in de auto zit, dan zetten die zo van die oude liedjes op die ik niet tof vind. Als ik vanvoor zit dan kan ik dat zelf verzetten. En anders kan ik daar nooit niet aan.
(Wambeek BS)

Een beperkte beheersing van de sociale situatie kan ook de bus lastig maken. Er zit (op de uren dat kinderen naar school gaan en terug) zoveel volk op de bus dat het er onaangenaam druk is: "op de bus word je heel soms geplet als een pannenkoek," aldus Jelle (Lier MS), en er is een totaal gebrek aan privacy.

De schoolbus kan dan weer andere problemen stellen.

M1: En hoe vind je dat dan?

Jana: Saai. (gelach)

M1: Wat vind je saai?

Jana: Maar ik moet elke dag met de bus, 's avonds en 's morgens.

(...)

Jana: Als ik naar school ga, dan mogen wij niet praten of praten wij bijna niet.

(Wambeek BS)

Ondanks zijn veilige karakter wordt georganiseerd schoolvervoer door kinderen niet altijd ondubbelzinnig gewaardeerd, omdat het een voortzetting betekent van de schooltijd, en van de regels en beperkingen die daar eigen aan zijn. Een dergelijke organisatie kenmerkt ook fiets- en voetpoolen.

Lotte: Ik moet ook soms wachten omdat, zo niet leuk, bijvoorbeeld met de rij, dan moet je wachten totdat iedereen en de meester of de juf er is. Dat is niet zo leuk. Want soms ben ik wel te laat omdat dat [de muziekschool] om vier uur begint en het school is om twintig voor vier gedaan denk ik. En als je dan zo lang moet wachten is dat niet zo leuk.
(Lier BS)

3.2 Het private of publieke karakter van 'onderweg zijn'

Verplaatsingswijzen hebben elk hun eigen sociale kenmerken. De auto wordt vaak gezien als een private, huiselijke omgeving: de publieke sfeer dringt er nauwelijks in door. Het familieleven krijgt er een soort verlengstuk, wat kinderen zowel aangenaam als minder prettig kunnen vinden (naargelang de aanwezigheid van een lieve of een lastige broer of zus, bijvoorbeeld; cf. supra). Niettemin verkiezen kinderen vaak verplaatsingen die hen wél in contact brengen met de publieke sfeer: omdat ze daar met *peers* in contact kunnen komen en met elkaar kunnen babbelen (en zo dus toch weer een eigen meer private socialiteit kunnen creëren), of omdat er van alles te beleven is en omdat ze daar de vrijheid



vinden die ze niet hebben in een geregelde en gesuperviseerde omgeving (zoals de net genoemde schoolbus).

Wie te voet of met de fiets op weg is, kan in principe zelf kiezen welke weg hij of zij neemt, en kan die route ook al eens aanpassen. Dat geeft een stukje vrijheid dat je niet zou hebben als je bijvoorbeeld met de auto wordt gebracht.

Robin: Ja, ik ga altijd met de fiets. Altijd alleen eigenlijk. Meestal als ik van school kom dan zijn er meestal wel vrienden en zo maar 's morgens ben ik altijd alleen. Het is plezant eigenlijk, dus ook als ik bijvoorbeeld iets moet gaan halen in het stad of zo, een spelletje voor de Playstation of zo, dan ga ik toch altijd alleen.
(Lier BS)

Kinderen zeggen dat ze onderweg naar school soms nog even langs de snoepwinkel passeren, of na school nog even een winkelstraat afgaan – iets wat ze niet altijd aan hun ouders vertellen.

Julie: Tegenwoordig, dan is dat zo van 'Ah, wat heb je vandaag gedaan?' 'Oh, gewoon, het gewoonlijke', maar dan zijn ze misschien toch zo eens efkes in de winkelstraat geweest of zo.
(Lier MS)

Femke neemt niet altijd dezelfde weg van het treinstation naar haar school:

Femke: Als wij te voet naar school moeten lopen dat stuk, dan heb je zo wel wegskes zo. Want je hebt die dreef waar dat 'Thuis' gefilmd wordt, daar lopen wij soms zo eens door en dan gaan wij langs daar naar de markt en dan gaan wij koeken halen of zo. Ik weet niet, of snoep. Op de markt.
(Ternat MS)

Haar verplaatsing is dus niet louter een woon-schoolverplaatsing, maar is flexibeler en interessanter, omdat ze op publieke plaatsen komt. Dat is helemaal tegengesteld aan een autoverplaatsing, die volledig privaat is van startpunt tot bestemming.

Als het heeft gesneeuwd is die omgeving helemaal anders dan gewoonlijk en is onderweg even kunnen stoppen natuurlijk nog veel leuker.

Jelle: Het is ene keer geweest, het had hard gesneeuwd en de bussen die gingen heel traag en dan hebben we, op weg van de Grote Markt naar hier, nog tussenstop gehad voor sneeuwballengevechten te doen.

M1: Tegen de chauffeur, nee?

Jelle: Nee, neenee. Het was aan het Zimmerplein en dan gestopt en daar efkes sneeuwballengevecht. Dan waren we nog juist op tijd voor... [M1 doet loopbeweging na]
Oh nee, niet gelopen.

(...)

(Lier MS)

Kinderen worden in heel veel situaties gesuperviseerd door volwassenen (met name hun ouders en leerkrachten), en heel veel activiteiten doen ze dan ook onder begeleiding. Daarom kan het voor kinderen juist bijzonder prettig zijn wanneer er tijd en ruimtes zijn *zonder* rechtstreeks toezicht van volwassenen. De trein kan daar erg geschikt voor zijn:



Marie: Iedereen zit daar gewoon en die kijken niet naar u of zo dus je kan daar gewoon uw zinneke doen.

Jelle: Vooral in een lege wagon.

Marie: Ja. Zalig!

M1: Vind jij dat leuk?

Bert: Ja. Ik vind dat wel leuk want dan heb je zo een gevoel van vrijheid dat je alleen iets mag doen.

(Lier MS)

De vrijheid die kinderen bijvoorbeeld op de trein ervaren, is de positieve keerzijde van het publieke karakter van openbaar vervoer: er kan enige stress zijn om de trein of bus te nemen, je moet weten hoe dat openbaar vervoer werkt, het kan er erg druk zijn, en het contact met onbekende mensen betekent dat je er 'rare mensen' kan ontmoeten. Dat zijn zorgen die je bij transportmiddelen met een privaat karakter niet hebt.

3.3 Contact met de omgeving

Op weg zijn, vooral met de fiets, en ook te voet of met de step/skates, brengt je in contact met de omgeving: in de eerste plaats met de natuur, de buurt en het landschap. Daar gaan we dieper op in in deel 5.2.

Thomas gaat al heel de lagere school vanuit zijn dorp met de fiets naar school in Lier, zeven kilometer heen en zeven kilometer terug.

Thomas: Gewoon, ik ga heel graag met de fiets omdat... ik weet niet. Dat is zo iets speciaals aan mij. Dan ben ik helemaal weg. Ik neem die weg al zes jaar en ik ben die zo gewoon dat ik gewoon aan andere dingen mag denken. Mijn fiets volgt die wel automatisch. En ja, dat is heel plezant. Dan kan je naar alles kijken en alles is anders en ja, je bent in open lucht.

Het is prettig de wind door je haar te voelen als je snel fietst. "Dat geeft een goed gevoel," zegt Kobe (Wambeek BS), een gevoel van vrijheid, en ook dat maakt een fiets anders dan een auto. Sommige kinderen vinden het net leuk om buiten te komen wanneer het regent, of wanneer het pas gestopt is met regenen. Dat werd een aantal keer spontaan vernoemd door de bevroegde kinderen, onder meer naar aanleiding van een stellingkaartje dat regenweer als een mogelijk probleem aan de orde bracht:

M1: "Als het regent word ik nat."

Thomas: Euh, nee. Want ik ga... Ik moet altijd met de fiets, al stormt het, ik moet met de fiets en dan heb je goede bescherming. Je hebt de kap van uw jas, je hebt regenklaren, je hebt plasticen dingskes rond uw schoenen, zo van die mini-vuilniszakjes. Dus ja, je wordt niet nat.

M2: Jij vindt dat niet zo erg als het regent?

Thomas: Dat is leuk want dan ruikt alles goed.

(Lier BS)



Onderweg van de natuur en de omgeving genieten gebeurt ook wel tijdens doelgerichte verplaatsingen (naar een specifieke bestemming), maar het is vooral belangrijk in wat verderop in dit rapport 'informele mobiliteit' genoemd zal worden (zie 5.2.2): een op zich doelloze verplaatsing, zoals wanneer een kind vraagt: "mag ik gaan fietsen?". Autonome mobiliteit is voor dit contact met de omgeving onontbeerlijk.

Eva: Dat is eigenlijk het liefste wat ik doe, vooral als het zo een beetje motregent zo fietsen. En vooral in de lente, dan ruikt alles zo heel fris en vooral als uw gazon zo netjes gemaaid is. Dan komen al die geuren zo los.
(Lier BS)

Wannes: Ik vind dat wel leuk als het regent, dan kan ik in de bossen zo eens... [gaan crossen]
(Lier BS)

3.4 Algemene voorkeur

Dat onderweg zijn "gewoon leuk" is, wordt (bijna) nooit gezegd over de auto, de bus of de trein, maar vooral over de fiets, step en skates, en een enkele keer te voet.

M1: En met de fiets rijden? Hoe was dat zinnetje precies? "Het is gewoon leuk om op weg te zijn."

Gs/Bs: Ja!
(Wambeek BS)

M1: Is het dan leuker met de auto of leuker met de fiets?

Eva: Met de fiets.

Lotte: Ja, met de fiets.

Thomas: Zeker met de fiets.
(Lier BS)

Sommige kinderen gaan af en toe gewoon een toertje fietsen, of doen het meer uitdrukkelijk ook als een echte hobby. Meer eenduidig nog dan de fiets worden step, skateboard of rollerbladers door kinderen gebruikt gewoon omdat ze dat leuk vinden:

Wannes: Naar mijn oma vooral. Want hier is ons huis en dan woont oma, dat is zo saai om met de fiets te gaan, kan ik nog een truukseke doen met mijn skates.

M1: Ah, en gij? Soms met de step?

Ellen: Ja, vaak eigenlijk wel, want ik ga vaak met de fiets naar de muziekschool, maar ik ga ook wel vaak met de step naar de muziekschool.

M1: En is dat dan ... Waarom ga je dan met de step?

Ellen: Omdat ik daar zin in heb.
(Lier BS)

Skaten of steppen moet je wel leren.

Thomas: Ik ga met mijn papa naar school met de step, omdat dat echt niet scheelt. Ik doe dat sinds kort, en ik doe dat wel, maar ik vind dat in het begin wel ongemakkelijk: ik heb een truuskessesstep, dus bij het minste druk ik op een pedaal en dan vlieg ik een paar keer



rond. Maar dat is heel onhandig om gewoon mee te stappen [met een truukskesstep] omdat, dat vliegt constant weg, dat slipt en dan vliegt dat in een ruit of zo ...

Eva: dan zijt ge uw step kwijt.
(Lier BS)

3.5 Functionele aspecten van mobiliteit

Het belevingsonderzoek toont dat kinderen hun verplaatsingen niet in de eerste plaats beleven en evalueren aan de hand van 'efficiëntiecriteria' om van A naar B te geraken: praktisch, comfortabel, veilig-op-de-weg. Het spreekt voor zich dat ze daar wel degelijk aandacht voor hebben: een verplaatsing met de fiets kan 'te ver' zijn, of de auto kan gekozen worden als het regent, omdat dat comfortabeler is. De algemene voorkeur voor de fiets kan door kinderen soms makkelijk opzij geschoven worden (met name ten voordele van de meer luxueuze auto) wanneer hen dat goed uitkomt (zie 6.2).

De **auto** kan soms ook **praktischer** zijn, vooral als je veel moet meenemen. Dat is een van de redenen waarom kinderen vaker met de auto naar hun hobby gaan dan bijvoorbeeld naar school.

Bert: Voor het circus moet ik meestal dingen meenemen die te groot zijn om met de fiets mee te nemen. Dan brengen ze mij met de auto.

Sophie: Ja, bij ons, moest ik naar mijn hobby gaan. Je kan dat wel met de fiets doen maar dan moet je met iemand anders zijn boot gaan, want de boten liggen bij ons op de zolder en dan brengen wij die met een takel naar beneden. En meestal zijn we ook met een paar boten. Dan moet die wel achter een auto hangen want achter een fiets kan je die niet hangen.

Vanzelfsprekend is de auto ook praktisch om er grotere afstanden mee af te leggen. En hij is ook soms handig om te kunnen voldoen aan het strakke tijdschema waarin school en vrijetijdsbestedingen soms gecombineerd moeten worden:

Jelle: Als ik naar tennis en basket moet dan doet mijn moeder mij altijd weg met de auto. Dan moet ik eerst altijd naar Nijlen en dat is altijd ambetant omdat, woensdag met den basket is dat dan altijd iets na het school. Dan ben ik een half uurtje thuis, dan moet ik nog eten en dan moet ik terug vertrekken. Dus om dan nog de fiets te pakken, dat zou heel moeilijk zijn. Met tennis gaat dat wel maar dan verlies ik weer veel te veel tijd, en daarom.

Anderzijds weten kinderen heel goed dat de snelheid van de auto soms heel relatief is. In de stad zijn verplaatsingen met de fiets vaak sneller en handiger dan met de auto.

Lotte: Volgens mij kun je nooit met de fiets te laat zijn. Want als het file is kun je nog altijd voorbij die auto's rijden en als je te voet bent gaat dat ook. Maar dat is wel gevaarlijk.
(Lier BS)

M1: En wat is het gemakkelijkst om in Lier te bewegen?



Sophie: De fiets.

Bert: De fiets.

Julie: Of te voet.

Lena: Fiets, maar met uw auto, ik bedoel... In een winkelstraat en zo, dat gaat nie gewoon... dat kruispunt jonge, dat is niet te doen.

M1: Op het einde?

Lena: Ja, zo dat de Antwerpstraat zo met die andere straat kruist.

(Lier MS)

Lotte: Als ge met de auto gaat [naar de stad], is er soms meterslange file, echt staande file, maar naar Duffel tot in Lier helemaal, als ge wat naar de ring gaat, en wij hebben altijd geluk dat wij langs de andere richting rijden.

Ellen: Kan je beter met uw fiets gaan hé.

Wannes: Als ge met uw fiets gaat, dan wringt ge daar gewoon door.

(Lier BS)

Verrassend was dat sommige kinderen ook **steppen of skaten** beschouwden als een handige, praktische verplaatsingswijze.

Bij het invullen van de vragenlijst waarmee we de kinderen selecteerden, werd in de middelbare school van Ternat de vraag gesteld of dat wel mocht, met het skateboard naar school komen. Skateboard en rollerblades werden er duidelijk enkel geassocieerd met vrije tijd (gewoon wat rondskaten...), en niet met een functionele verplaatsing. In Lier lag dat anders. In de lagere school, die nochtans echt in het centrum ligt, zagen we veel kinderen uit allerlei klassen met de step naar school te komen.

Ellen: Ja, als ik van mama naar de winkel moet of zo, iets gaan kopen, ga ik wel met de step.

In Lier werden rollerblades, behalve erg leuk in zichzelf, zelfs uitdrukkelijk als handig gezien:

Eva: Da's keigemakkelijk. Kunt ge alles vasthouden...

Thomas: Maar ik kan dat eigenlijk wel heel goed, en dan ga ik er wel eens mee naar de bakker of zo, of ik ga ook wel gemakkelijk zo met papa 5 of tien kilometer doen.

M1: Maar ga je er soms ergens, heel soms eens mee naar de winkel?

Thomas: Ja, dat is echt keihandig. (...) Als ge dat goed kunt, kan je echt zo keisnel gaan, als ge over een drempel moet, gewoon springen en ... in de winkel ...

M2: Maar is dat dan niet lastig? Je komt zo in de winkel binnen ...

Thomas: Nee, nee, gewoon ...

M1: Mag je overal binnen?

Thomas: Gewoon binnenkomen, in een winkel mag dat. In de beenhouwer mag dat.

Eva: In de bakker.

Thomas: Ja, bij ons ook in de bakker.

Thomas: Of u schoenen aan uw schouders hangen.

Eva: Ja, of ge pakt zo een rugzak, zo van Decathlon, en dan steek je daar uw brood in.

Da's gemakkelijk.

(Lier BS)

Zelfs een go-cart kan soms handig zijn:

M1: Ja, vertel maar. Hoe ga je naar je hobby? Naar de visvijver.



Robin: Ja, als ik ga, dan met de gocart of zo. Dan heb ik plaats genoeg. Ik heb zo een remorque, dan kan ik alles daar inzetten.

M1: Dat is wel slim hé.

Robin: Ja. Ik ga met de gocart of met de fiets. Maar ja dat is nogal moeilijk [met de fiets], dan heb je die viskoffer op uw ding[e] [bagagedrager] en dan kan het wel eens zijn dat je eens kantelt onderweg.

(Lier BS)

Kinderen hebben meestal een algemene voorkeur voor de fiets, maar een **auto** is wel **luxueuzer of comfortabeler** en krijgt daarom soms de voorkeur.

Simon: Als je te voet of met de fiets bent, dat gaat minder snel, dan kan je langer babbelen. Maar met de auto is het gemakkelijker.

Amber: Dat is luxueuzer.

Sepp: Met de auto ben je rapper op school. Op school kun je nog babbelen hé. Dus je hebt gewoonweg dat uur. En dat uur dat blijft.

(Ternat MS)

Kinderen blijken vaak gemakkelijk gebracht te worden met de auto (zie 6.2). Wie niet vaak de mogelijkheid heeft om de auto te nemen, wordt beklaagd.

Ines: Met de auto? Die is altijd weg de auto.

M1: Jij gaat nooit mee met de auto? Je wordt nooit ergens naartoe gebracht?

Ines: Nee.

Kobe: Ocharme.

M1: Is het waar? Is dat ocharme?

Kobe: Ja.

M1: En wat bedoelen jullie? Vertel dat eens.

Nathalie: Als het dan rotweer is en het is echt zo een hondenweer.

Lennert: Een paraplu!

Nathalie: En als ze dat niet heeft? Haar paraplu.

M1: Heb je dat soms voor? Dat het hondenweer is en dat je ergens naartoe moet. Dat je liever gebracht zou worden maar dat je te voet moet gaan?

Ines: Ja. Altijd denk ik. (...) Om naar de muziekles te gaan bijvoorbeeld. Dat is nu wel niet zo ver maar als dat nu regent dan kom je zo kleddernat toe. En dan wil ik liever gebracht worden.

M1: En je hebt dat al ooit gevraagd? Of dat heeft geen zin om dat te vragen, er is geen auto beschikbaar.

Ines: Ah nee. Die is altijd foetsie. Mijn papa gebruikt die altijd om naar zijn werk te rijden.

(Wambeek BS)

De 'praktische' en de 'comfortabele' of 'luxueuze' aspecten van met name de auto zijn vaak moeilijk van elkaar te onderscheiden, vooral wanneer het gaat om verplaatsingen in slecht weer.

De **weersomstandigheden** hebben een bijzonder duidelijke invloed op zowel de voorkeuren voor bepaalde verplaatsingswijzen als het feitelijke mobiliteitsgedrag van kinderen. Het is de voornaamste reden om 'van voertuig te veranderen'.



Heel vaak blijkt regenweer een voldoende reden te zijn om van bijvoorbeeld de fiets over te schakelen op de auto – een enkele keer op de trein of de bus –, of zelfs om naar de bushalte gebracht te worden.

Jelle: Van mij, mijn ouders doen mij soms met de auto weg naar de bushalte. Af en toe.

M1: Ah ja, en wat maakt hen af en toe?

Jelle: Als ik geen zin heb of als ik teveel moet meepakken; anders ga ik wel met de fiets. En als het goed weer is. Als het weer meevalt, want anders...

Robin: Ja, ik ga altijd met de fiets. (...) Behalve als het regent, dan brengt ons mama mij soms. En ook als het echt te slecht weer is dan brengt ze ons ook in de winter. Maar anders niet.

Simon: Ja, als het koud is kom ik [naar school] met de bus. En als het warm is met de fiets.

Toch geldt dat zeker niet voor alle kinderen.

Sommige kinderen hebben geen alternatief: zij moeten altijd met de fiets of te voet, ook al stormt of sneeuwt het, omdat hun ouders niet thuis zijn of de auto niet beschikbaar is.

Anderen trekken het zich niet erg aan wanneer het regent of relativeren de last die je daarvan hebt.

Lena: Als het echt hard regent, dan vraag ik of ze mij met de auto doen. Maar als het in het terugkomen is naar huis dan rij ik meestal door met de fiets omdat je thuis dan iets droog kunt aandoen.

Sophie: Ja, meestal als we zien aan de wolken zo van ja, het ziet er toch wel donker uit, het gaat regenen dan pakken wij nog heel snel onze fiets en maken we dat we op school zijn. Hebben we onderweg regen, ja, dan trappen we een keer wat sneller.
(Lier MS)

M1: En word jij nat als je fietst?

Robin: Ja, ik wel. Als ik nat ben, ik vind dat niet zo erg. Dat droogt wel op.

M1: Als je zo nat het school binnenkomt...

Robin: Als je zo echt druipnat bent dat je uw kleren kunt uitwringen, dan is het wel erg, maar als uw broek gewoon nat is.

Eva: Nee, da's keishow want dan ligt uw haar zo keiplat...

Robin: Ik heb zo een lange broek waar de regen gewoon af loopt.
(Lier BS)

Naast slecht weer kan ook **vermoeidheid** (of: niet vermoeid willen worden) een reden zijn om de auto te verkiezen boven de fiets of te voet gaan:

Kobe: Ik speel voetbal, maar als ik naar de training ga en het regent niet dan ga ik altijd te voet. Maar als het match is of het regent dan ga ik met de auto.
(Wambeek BS)

Lena: Ik ga maandag altijd dansen en dat is in Nijlen. En dan brengt ons mama mij altijd.

M1: Vind je dat leuk dat de mama je altijd wegbrengt?

Lena: Ja, omdat, na het dansen ben je zo moe, en als je dan nog eens naar huis moet...
(Lier MS)

Van sommige verplaatsingswijzen *word* je ook moe: bijvoorbeeld door langere afstanden af te leggen met de fiets, de step of met skates, of bruggen en heuvels op te moeten.



M1: Zeg, maar doe je dat graag, steppen?

Ellen: Ja. Alleen, als dat echt lange afstanden is, dan vind ik dat niet zo leuk, want je wordt daar wel heel moe van. Ja, allee, uw benen.
(Lier BS)

M1: Wie fietst er hier allemaal naar school? Gaat dat vlotjes? Is dat leuk?

Marie: Je doet dat al een heel jaar dan is dat eigenlijk...

M1: Maar het kan zijn dat er iets lastig is onderweg hé. Dat je denkt: dat stukje dat is niet leuk.

Sophie: Rijden op de brug als je zo moe bent en dan moet je nog die brug op liggen rijden. Bijvoorbeeld na het zwemmen of zo, dat je denkt van: ik heb nu geen zin. Maar ja, je moet wel of je raakt niet aan de overkant van het water hé.

(Lier MS)

*

Het peilen naar 'voorkeuren' voor de verschillende verplaatsingswijzen kan ons heel wat leren over wat kinderen belangrijk vinden in hun verplaatsingen. Zo is in dit hoofdstuk gebleken dat kinderen verplaatsingen vooral prettig zullen vinden wanneer ze onderweg met elkaar kunnen babbelen en ervaringen kunnen uitwisselen. Zij vernoemen dit sociale aspect van verplaatsing zeer spontaan. De onmiddellijke sociale situatie waarin kinderen zich tijdens de verplaatsing bevinden is voor hen een cruciaal kenmerk. Verplaatsingen worden gewaardeerd wanneer kinderen die situatie zelf beheersen: omdat ze onderweg onder elkaar kunnen praten, of omdat ze zich niet beperkt moeten voelen door het toezicht van volwassenen. Ook het contact met de natuur en de buurt tijdens de verplaatsing wordt als belangrijk en prettig ervaren. Omdat zij dit contact met de omgeving verenigen met het sociale en/of ongesuperviseerde aspect van verplaatsing, zijn vooral fietsen en steppen of skaten de favoriete verplaatsingswijzen van kinderen.

Op weg zijn met de auto biedt deze voordelen veel minder en wordt daarom niet spontaan als 'leuk' omschreven. Toch zijn er heel wat specifieke redenen die de auto in voor bepaalde verplaatsingen aantrekkelijk maken: de auto kan praktischer zijn, en hij is ook comfortabel. Slechte weersomstandigheden zijn een opvallend belangrijke reden om de voorkeur te geven aan de auto.

De aandacht voor verplaatsingsvoorkeuren biedt evenwel slechts in beperkte mate toegang tot de leefwereld waarin de dagelijkse mobiliteit van kinderen wordt vormgegeven en ervaren. Al dan niet afhankelijk zijn van anderen en zelfs kwesties van verkeersveiligheid of sociale veiligheid zullen kinderen niet makkelijk aanhalen als argument voor een voorkeur voor een bepaalde verplaatsingswijze. Maar toch zijn dat wél belangrijke elementen in hun mobiliteit, zoals het vervolg van dit rapport zal aantonen.



4. AUTONOMIE EN DE SOCIALE CONTEXT VAN MOBILITEIT

Zoals reeds duidelijk werd in de hiervoor geciteerde uitspraken van de groepjes kinderen, is mobiliteit, en vooral de mobiliteit van kinderen, altijd ingebed binnen een hele context. Het gaat om veel meer dan 'zich verplaatsen van de ene plek naar de andere'. Het prettige aan een verplaatsing zit vaak in het kunnen babbelen onderweg of in het contact met de omgeving. Voor kinderen zijn dat geen (prettige) neveneffecten van een verplaatsing die vooral snel of comfortabel moet zijn: het zijn de belangrijkste eigenschappen die ze aan een verplaatsing toekennen, omdat ze in hun leefwereld betekenisvol zijn. De ervaringen en ideeën van kinderen inzake mobiliteit leren begrijpen, behelst evenwel nog meer dan enkel het leren kennen van die voorkeuren. Het netwerkproject 'Vervoersafhankelijkheid en vervoersautonomie van kinderen (10-13 jaar)', waar dit rapport in kadert, wil vanuit de benadering van kinderen zelf nagaan in welke mate kinderen autonoom zijn in hun verplaatsingen, en hoe die autonomie mogelijk gemaakt of bemoeilijkt wordt. Deze centrale problematiek van autonomie en afhankelijkheid plaatst de mobiliteit van kinderen meteen in een sociaal of relationeel perspectief: wie afhankelijk is, is afhankelijk van anderen of van bepaalde omstandigheden; wie autonoom is, heeft een zekere controle op zijn of haar leefwereld. Dit is des te relevanter wanneer het over kinderen gaat. Kinderen bevinden zich zowel binnen de samenleving als in hun concrete relaties met volwassenen vaak in een afhankelijke en beschermde (of afgeschermd) positie; tegelijk groeien kinderen per definitie op en streven ze ernaar om ook zelfstandiger te worden.

In dit hoofdstuk schetsen we een algemeen, veeleer theoretisch kader waarbinnen de onderzoeksresultaten die in dit rapport worden voorgesteld, kunnen begrepen worden. Er worden bedenkingen gemaakt over wat nu precies verstaan kan worden onder 'autonome mobiliteit' (voor kinderen), en welke factoren die autonomie kunnen beperken. Als kinderen ergens heen willen, *kunnen*, *mogen* en *durven* ze dat dan ook? Maar dit 'willen', 'mogen', 'durven', en ten dele ook 'kunnen' zitten ingebed in een hele sociale, relationele context. Kinderen die spreken over hun mobiliteit zullen onvermijdelijk ook spreken over hun ouders en het gezin waarin ze leven, en over hun omgang met de publieke sfeer; als opgroeiende actoren hebben zij ook een groeiende drang naar zelfstandigheid en wijzigen de bestemmingen waarnaar zij zich (graag) begeven. Hoe kinderen zelf juist spreken over die publieke sfeer (en de uitdagingen en risico's daarin), over de relatie met hun ouders en over hoe mobiliteit daar een plaats in heeft, zal dan duidelijk worden in hoofdstuk 5 en 6 van dit rapport.

4.1 Autonome mobiliteit: illustratie en uitdaging van de aparte positie van kinderen

In onze huidige westerse samenlevingen worden kinderen beschouwd als een aparte groep, die ook zijn eigen ruimtes en instituties of 'kinderdomeinen' heeft (James & Prout, red. 1990; James, Jenks & Prout 1998). In deze context kan de mobiliteit van kinderen (en het al dan niet autonome karakter ervan) beschouwd worden als een *illustratie* van deze relatieve isolatie van kinderen, én als een *uitdaging* ervan.



Een aantal studies hebben gewezen op een duidelijke Europese trend, die inhoudt dat kinderen steeds minder op weg zijn op een zelfstandige manier – d.w.z. zonder rechtstreekse begeleiding van volwassenen (Hillman et al. 1990; Hillman, red. 1993; O'Brien et al. 2000; van der Spek & Noyon 1993). De gevoeligheid voor verkeersveiligheid en voor de slachtoffers die het verkeer maakt is, ondanks een dalende trend in de statistieken over verkeersslachtoffers, overduidelijk toegenomen. Bovendien, en van specifiek belang voor kinderen, is er een groeiende bezorgdheid omtrent sociale onveiligheid. Beide bezorgdheden liggen aan de basis van het steeds minder aanwezig zijn van (onbegeleide) kinderen in de publieke ruimte.

Het is steeds makkelijker geworden om kinderen te begeleiden (c.q. met de auto te brengen of te halen), omdat steeds meer huishoudens beschikken over twee auto's.²³ Bovendien is dat brengen en halen ook steeds meer nodig, omdat het leven van kinderen steeds sterker wordt geïnstitutionaliseerd. Kinderen moeten zich van het ene 'eiland' naar het andere begeven (school, hobby's), en die plekken liggen niet zelden aan de rand van de stad (Zeijer & Zeijer 1994).

Zo is de mobiliteit van kinderen nog maar eens een illustratie van hoe kinderen in onze samenleving in een aparte en afhankelijke positie worden gezet.

Toch daagt de mobiliteit van kinderen welhaast per definitie deze isolatie uit. Onderweg bewegen kinderen zich immers sowieso door de publieke ruimte. Het is zo goed als onmogelijk om hen tijdens die beweging in een 'kinderdomein' te houden, al zijn bijvoorbeeld de schoolbus en het wandel- en fietspaden daar in zekere zin pogingen toe. Het leren kennen van en ervaring opdoen met die publieke ruimte is inherent aan de activiteiten van kinderen, en wordt door hen des te meer nagestreefd en gewaardeerd naarmate zij opgroeien. Aan de andere kant heeft het onvermijdelijke reizen doorheen een publieke ruimte die meestal weinig aangepast is aan kinderen, heel wat bezorgdheid tot gevolg, heel wat restricties, en heel wat begeleide mobiliteit. Autonomie is dus een centraal thema wanneer we spreken over de mobiliteit van kinderen.

De studies die de autonome mobiliteit van kinderen, en het probleem van de daling ervan, op de agenda hebben geplaatst, gaven ook aan dat kinderen zelf die kwestie van autonomie en afhankelijkheid niet zo erg belangrijk vinden (Hillman et al. 1990: ch. 2; O'Brien et al. 2000: 270-271; van der Spek & Noyon 1993: 47). Dit werd zonder meer bevestigd in ons onderzoek.

Al dan niet afhankelijk zijn van anderen is niet iets waar kinderen bij stilstaan. Kinderen worden in allerlei aspecten van hun leven door volwassenen begeleid, beschermd of gecontroleerd, en dat is voor mobiliteit niet anders. Tijdens het gezelschapsspel in sessie 1 verwezen enkele stellingenkaartjes naar het thema van autonomie en afhankelijkheid: "om er te geraken heb ik iemand anders nodig", "om naar... te gaan heb ik niemand nodig: dat kan ik wel alleen" en "als ik naar... wil gaan, moet ik zorgen dat iemand mij brengt". Het was opvallend dat deze stellingen, in tegenstelling tot de meeste andere stellingkaartjes, erg weinig reactie uitlokten.

M1: "Om er te geraken heb ik niemand anders nodig." Klopt dat?

Jana: Nee.

Milan: Nee. Want je hebt de buschauffeur nodig.

M1: Ja. Die buschauffeur is er wel nodig. En jullie? Hebben jullie iets anders of iemand anders nodig om er te geraken?

Kobe: Nee.

Ines: Mijne fiets!

²³ In Vlaanderen bezit één op vier huishoudens twee of meer auto's (NIS, 2001).



Nathalie: Nee.

M1: Nee. Je komt eigenlijk ook alleen naar school.

Kobe: Soms met mijn vrienden, als we juist...

M1: Maar je hebt ze niet nodig...

Kobe: Nee.

(Wambeek BS)

M1: "Om naar school te gaan heb ik niemand nodig. Dat kan ik wel alleen." Kom jij alleen?

Wannes: Ja. Ik kom met mijn step of skateboard altijd alleen.

M1: Alleen. Zijn er anderen die soms iemand nodig hebben om naar school te komen?

Ellen: Met de auto.

Lotte: Ja, met de auto.

Robin: Ja, met de auto.

M1: En wie heb je dan nodig?

Ellen: Mijn papa.

(Lier BS)

De discussie komt meestal niet verder dan het loutere maken van deze vaststelling. De mate waarin kinderen afhankelijk of zelfstandig zijn, beschouwen zij veel minder als een element van voorkeur dan bijvoorbeeld kunnen babbelen of de weersomstandigheden. Bovendien is een dergelijke afhankelijkheid voor kinderen niet alleen vanzelfsprekend; ze is ook relatief.

Ellen: En als mijn papa... Soms gaat mijn papa weg, heel vroeg. En dan rijdt mijn mama, maar dat is niet zoveel.

(...)

Lotte: Bij ons is dat ook hetzelfde. Soms, meestal, allee, altijd bijna rijdt onze papa maar als hij bijvoorbeeld vroeger weg moet of zo, of hij is weg, dan rijdt ons mama.

(Lier BS)

Tibo: "Als ik naar school wil gaan moet ik zorgen dat iemand mij brengt." Nee.

M2: Ah nee, want je bent met de fiets.

M1: Dus dat is voor jou nooit het geval. Maar hier zijn er wel een paar... Jij ging soms met de auto maar dan moet je het vragen. Dan ben je afhankelijk.

Femke: Ja, als mijn mama niet moet gaan werken dan kan ik met de auto gaan maar anders ga ik gewoon altijd met de trein...

(Ternat MS)

Zoals reeds eerder aangegeven, verschoof de discussie zich dan soms naar het sociale aspect van verplaatsing: niet de begeleiding door volwassenen, maar het kunnen babbelen met *peers*.

Marie: "Om naar school te gaan heb ik niemand nodig. Dat kan ik wel alleen." Ja, ik heb niemand nodig, maar ik vind het altijd leuk dat er iemand bij is. (lach)

M1: Uw vriendinnetje is dat dan?

Marie: Ja.

M1: En zijn er anderen die iemand nodig hebben hier?

Sophie: Niet speciaal, maar alleen rijden is maar alleen rijden en daar heb je niets aan.

Jelle: Ja, ik ga eigenlijk alleen met de bus, maar op de bus zitten er nog altijd vrij veel vrienden, dus.

M1: Ah ja. En kunt ge zelf met de bus rijden?



Jelle: Nee. Allee, ik ga méé. Ik rij mee met de bus.

M1: Ah ja, dus gij hebt eigenlijk een beetje de chauffeur nodig, misschien?

Jelle: Ja.
(Lier MS)

Terwijl 'autonomie' als dusdanig nauwelijks een topic was in de gesprekken met de kinderen over hun mobiliteit, kwam het thema toch voortdurend aan de oppervlakte, maar dan **ingebed in de bredere relationele wereld waarin kinderen leven en hun mobiliteit beleven.**

Juist omdat kinderen zo sterk over hun *beleefde* verplaatsingen spreken, zit wat zij zeggen altijd ingebed in een hele, complexe leefwereld. Deels komt dit door de afhankelijke positie van kinderen, zowel algemeen binnen de samenleving als in hun concrete relaties met volwassenen (zoals hun ouders). Net zoals andere activiteiten wordt ook de mobiliteit van kinderen beperkt, gereguleerd en gesurveilleerd. Bovendien hebben kinderen zelf, deels door hun jonge leeftijd, deels door die afhankelijke en beschermde positie, weinig ervaring in het verkeer en voelen ze zich zelf ook kwetsbaar. Een verplaatsing is dus niet zonder meer een beweging van het ene fysieke punt naar het andere. Op zich heeft een 'verplaatsing' weinig betekenis voor kinderen. Het gaat om heel wat meer. Zich verplaatsen betekent: in de publieke sfeer komen, dus uit de vertrouwde omgeving van je thuis, van je familie. Onderweg ben je meestal per definitie niet in een apart gezet 'kinderdomein'. Mobiliteit impliceert het overschrijden van allerlei grenzen tussen geografische en sociale sferen: het betekent zich begeven in de publieke sfeer, met alle leuke dingen (ontmoetingen, nieuwigheden, uitdagingen) die eraan vasthangen, maar ook alle bedreigingen (het verkeer en sociale risico's). Daarom daagt mobiliteit, zoals gezegd, van nature de trend uit om kinderen in hun eigen domeinen te plaatsen. Naarmate ze ouder worden, en zeker in de overgang van de lagere naar de middelbare school, willen kinderen alsmaar meer van die ('volwassen') publieke sfeer leren kennen; aan de andere kant willen zij ook kunnen terugvallen op die veilige haven van thuis. Ouders willen toelaten dat hun kinderen in de publieke sfeer komen, maar willen hun kinderen ook nog tegen die ('boze') buitenwereld beschermen. En het is ook effectief vanuit die familie dat het grootste deel van de verplaatsingen van kinderen worden geregeld – toegelaten en georganiseerd. Daarom praten kinderen heel vaak over hun ouders als het over hun verplaatsingen gaat.

Dat betekent dat verplaatsingen eigenlijk altijd in dit hele kader moeten bekeken worden: beïnvloed door de context van het gezin (waar met name de toelating wordt gegeven, en dat voor kinderen een vertrouwde plek is), door het opgroeien van de kinderen, en door het zich begeven in de (uitdagende en risicovolle) publieke sfeer.

Eerst echter, gaan we dieper in op wat 'autonome mobiliteit' eigenlijk precies inhoudt.

4.2 Wat is verplaatsingsautonomie?

De autonome mobiliteit van kinderen wordt doorgaans gezien als 'onbegeleide mobiliteit': op weg zijn zonder directe begeleiding van volwassenen. Het onderzoek dat (de evolutie in) de autonome mobiliteit van kinderen bestudeert, gebruikt het niet begeleid zijn door volwassenen als criterium om van autonome mobiliteit te spreken (Hillman et al. 1990; Hillman, red. 1993; O'Brien et al. 2000; van der Spek & Noyon 1993).



Het is inderdaad niet onlogisch dat 'zelfstandig, onbegeleid op weg zijn' zo vaak als synoniem wordt gezien met 'autonome mobiliteit' wanneer het over kinderen gaat. Alleen op weg zijn betekent dat je voor de verplaatsing niet afhankelijk bent van anderen, zodat je ze dus op eigen kracht kan maken. Deze feitelijke autonomie is observeerbaar en makkelijk te bevragen; 'autonome mobiliteit' operationaliseren als 'zich onbegeleid verplaatsen' maakt onderzoek dus makkelijker en levert kwantificeerbare gegevens op. Bovendien dekt de vlag van deze observeerbare zelfstandigheid een hele lading: niet onder begeleiding maar alleen op weg zijn, maakt het doorgaans veel makkelijker om zelf keuzes te maken, bijvoorbeeld over welke route genomen wordt, of van die route afgeweken wordt, ... Wie zelfstandig op weg is, heeft een grotere bewegingsvrijheid dan wie voor zijn verplaatsingen afhankelijk is van anderen.

De kwestie van begeleiding is dus zeker essentieel als het over vervoersautonomie of -afhankelijkheid bij kinderen gaat; het is ook correct om over kinderen die zich zonder volwassen begeleiding verplaatsen, te zeggen: "ze zijn autonoom op weg". Nog iets preciezer zou zijn: "ze zijn zelfstandig op weg".

Maar is dit wel helemaal synoniem met 'autonome mobiliteit'?

Een kind dat per auto ergens heen gebracht wordt door zijn ouders lijkt het prototype van een zich niet autonoom verplaatsend kind. Maar wat indien het kind helemaal zelf zou kunnen beslissen hoe, wanneer en naar waar hij gaat, en hij de begeleiders (zijn ouders) kan 'opleggen' om hem te brengen? Dan is dat kind eigenlijk nogal autonoom, ondanks het feit dat hij begeleid wordt of moet worden. Wat dit kind toch die autonomie geeft, is het feit dat hij zélf kiest hoe hij zich verplaatst.

Natuurlijk zijn ouders niet de persoonlijke chauffeurs van hun kinderen. Maar het voorbeeld maakt wel enkele dingen duidelijk. Vooreerst de theoretische observatie dat 'al dan niet begeleid worden' niet het enige aspect van autonome mobiliteit kan zijn. Ten tweede de bedenking dat autonomie alles te maken heeft met 'greep hebben op de situatie', met handelingsmacht (*agency*). In welke mate beheers ik zelf de verschillende aspecten van mijn verplaatsing? In welke mate kan ik mijn verplaatsing zelf naar eigen goeddunken organiseren? Dit grotere of kleinere actorschap van kinderen komt tot uiting in de beslissingsprocessen, strategieën, ... waarin kinderen in verband met hun mobiliteit betrokken zijn, en hangt dus sterk samen met de relaties die zij met anderen hebben, bijvoorbeeld met hun ouders. Maar – en dit is een derde bedenking – wanneer autonome of afhankelijke mobiliteit beperkt gedefinieerd wordt als 'al dan niet begeleid worden', lijkt dit uit te gaan van de veronderstelling dat kinderen tijdens een begeleide verplaatsing passief zijn, waardoor ze zonder meer afhankelijk zijn van hun begeleiders. Weliswaar is het zo dat kinderen haast per definitie 'ondergeschikt' zijn aan hun ouders, maar zoals kan afgeleid worden uit onze focusgesprekken zijn zij vaak helemaal geen passieve achterbankzitters die gewoon van hot naar her worden rondgereden. Zelfs als zij ergens met de auto worden heen gebracht, hebben zij vaak een actieve en succesvolle rol gespeeld in het beslissingsproces over die verplaatsing, onder meer omdat hun eigen agenda vaak enigszins parallel loopt met die van hun ouders (zie hiervoor m.n. hoofdstuk 6).

Autonome mobiliteit betekent dus: **handelingsmacht** hebben over – of: greep hebben op – de verplaatsing: in de situatie verkeren dat je **keuzes** kan maken i.v.m. deze **twee grote aspecten**: (a) het **al dan niet begeleide karakter** van de mobiliteit; (b) **bewegingsvrijheid**, d.w.z. keuzes over bestemming, route, tijdstip, en vervoermiddel. Daarbij is het zo dat onbegeleid zijn voor kinderen doorgaans veel perspectieven opent m.b.t. de bewegingsvrijheid.



Al dan niet begeleid zijn. De begeleiding door een volwassene (iemand met meer macht en autoriteit dan jezelf als kind) beperkt de autonomie (het zelfstandig op weg zijn) van kinderen. Op zich maakt het weinig verschil uit of die begeleiding 'gebracht worden' betekent, of louter 'begeleid worden' (samen met de fiets bijvoorbeeld). Er bestaan ook verschillende vormen van onrechtstreekse begeleiding (zie 6.3.2). Zo kunnen ouders erop vertrouwen dat een (oudere) broer/zus met enige verantwoordelijkheid of een (verder anonieme) buschauffeur zal instaan voor een zekere vorm van begeleiding. Ook een GSM kan als een indirecte vorm van begeleiding fungeren. 'Begeleid zijn' is dus gradueel: meer of minder direct, meer of minder met een 'toezicht'-karakter. Kunnen kiezen of en door wie je onderweg vergezeld wordt is tevens een aspect van autonome mobiliteit.

Bewegingsvrijheid: de *beslissingsvrijheid of keuzevrijheid* over

- *waarheen* de verplaatsing gaat
 - o inclusief de actieradius
- *op welk moment* de verplaatsing gebeurt
 - o vrij moment van vertrek: niet afhankelijk van een tijdschema
 - o elk ogenblik van de dag, b.v. ook in het donker
- *via welke route*
 - o ook: de route onderweg aanpassen (vrijheid om een ommetje te maken...)
- *met welk vervoermiddel.*²⁴

'Autonomoos zijn' bestaat, onder meer omwille van die heel diverse aspecten, **altijd maar in een bepaalde gradatie**. Alle mogelijke omstandigheden van het zich (willen) verplaatsen kunnen potentieel een rem zijn op vervoersautonomie. Ook een volwassene is bijna nooit helemaal autonoom. Wie op de bus moet wachten kiest zijn moment van vertrek niet volledig vrij, en is gebonden aan de route die de bus sowieso neemt. Toch zullen we een dergelijke verplaatsing niet typeren als 'niet autonoom'. Weliswaar is ze *minder* autonoom dan wanneer deze volwassene met de fiets of de auto zou gaan: dan kiest hij of zij zelf het moment van vertrek, kiest de gevolgde route en past ze aan wanneer hij dat wil. Maar de volwassene in kwestie geraakt wel 'zelf' waar hij wil zijn. Het vervoermiddel zelf, of toch het gebruik of de organisatie ervan, is dus verbonden met een zekere graad van autonomie. Een fiets maakt een grotere autonomie mogelijk dan een bus. Met de auto ben je (als kind) afhankelijk van de chauffeur, maar daarmee valt wel te praten (bijvoorbeeld om een ommetje te maken,...); maar die chauffeur is ook wel een directe begeleider / toezichthouder waar je niet onderuit kunt. Met de bus ben je ook van een chauffeur afhankelijk (en van een uurschema,...), en met hem valt niet te onderhandelen (hij zal niet even een ommetje maken); maar anderzijds is hij geen directe begeleider of toezichthouder (jij bent voor hem anoniem).

²⁴ Het vervoermiddel of de verplaatsingswijze kunnen kiezen, maakt deel uit van het autonoom kunnen beslissen over hoe een verplaatsing gebeurt. Maar anders dan de keuzevrijheid over bestemming, route en tijdstip is de keuzevrijheid voor een bepaald vervoermiddel geen ondubbelzinnig determinerende factor voor de vrijheid van beweging. Een kind dat wel te voet maar niet met de fiets mag, geraakt misschien evengoed op zijn bestemming. Wanneer het kind alleen met de auto mag (en dus sowieso gebracht moet worden), is zijn autonomie al veel duidelijker in het gedrang.



De beperking van autonomie kan echter niet alleen voortkomen uit kenmerken van verplaatsingswijzen. Beperkingen kunnen ook *opgelegd* zijn, iets wat vanzelfsprekend vooral relevant is als het over kinderen gaat. Ouders leggen regels op: ze geven toelatingen of verbieden hun kinderen ergens heen te gaan (via die route, op dat uur, zonder begeleiding,...). De macht die ouders over hun kinderen uitoefenen is niet enkel een vorm van controle, maar ook en vooral een vorm van bescherming, die kinderen soms ook zeer terecht kunnen vinden, met name wanneer ze de reden erachter kennen.

Autonomie en afhankelijkheid kennen diverse **redenen of motivaties**. In de eerste plaats het al dan niet begeleid zijn, maar ook alle aspecten van 'bewegingsvrijheid', hangen (als het over kinderen gaat) voor een erg groot deel af van de spanning tussen **beschermen en loslaten**: ouders willen hun kinderen beschermen maar willen hen ook de vrijheid geven hun wereld te ontdekken. Omgekeerd zoeken ook kinderen zowel bescherming als vrijheid (cf. hoofdstuk 6).

Ook **praktische aspecten**²⁵ zullen de effectieve autonomie mee beïnvloeden (familiesituatie: het al dan niet mogelijk zijn van het brengen/halen van kinderen, woonomgeving, nabijheid van openbaar vervoer,...). Dat geldt ook voor de kinderen: zij kunnen niet alleen kiezen voor begeleiding omdat ze alleen bang zijn in het donker en dus kiezen voor de begeleiding zelf, maar ook omwille van de luxe: gebracht worden met de auto als het regent.

4.3 Al dan niet willen, kunnen, mogen, durven

Hierboven hebben we ons geconcentreerd op de vraag wat het *voorwerp* is van autonome mobiliteit: waarop slaat die handelingsmacht, waarop slaan die beperkingen of die autonomie? Het voorwerp van die autonomie, van de handelingsmacht om keuzes te kunnen maken, was dubbel: het al dan niet begeleid zijn, en de bewegingsvrijheid.

In deze paragraaf vragen we ons af hoe we autonomie en afhankelijkheid zélf kunnen analyseren. Als iemand bijvoorbeeld niet erg autonoom is (een verplaatsing niet helemaal naar zijn zin kan maken of organiseren), waaraan ligt dat dan juist? Wat schort er juist aan zijn autonomie – aan zijn (on)begeleid zijn en/of aan zijn bewegingsvrijheid?

Verplaatsingsgedrag en verplaatsingsautonomie, zo zouden we analytisch kunnen stellen, hangen af van vier cruciale factoren. Die gelden ook voor volwassenen, maar voor kinderen zijn ze telkens een heel stuk relevanter (d.i. beperkender).

- **Al dan niet willen**: je hebt al dan niet de **interesse** om ergens naar toe te gaan (of om ergens zonder volwassenen naartoe te gaan). Dat is een soort *basisvoorwaarde* die bepaalt of de vraag naar de verplaatsingsautonomie eigenlijk relevant is of niet. Dat kinderen van tien jaar niet naar een café mogen gaan, zullen zij wellicht geen beperking van hun (autonome) mobiliteit vinden: ze hebben er gewoon geen interesse voor, dus de vraag stelt zich niet. Al dan niet ergens willen naartoe gaan wijzigt sterk in de overgang van basisschool naar middelbare school. In de lagere school hangen verplaatsingen vaak samen met spelen (een informele,

²⁵ Die zijn soms mede de uiting van meer structurele kwesties: niet elk gezin kan in een groene omgeving wonen of kan zich een auto, laat staan twee auto's permitteren.



'doelloze' mobiliteit), terwijl de wat oudere kinderen meer en meer naar specifieke bestemmingen zullen willen gaan.

- **Al dan niet kunnen:** je *kan* je feitelijk op deze manier verplaatsen of niet (of: je verplaatsen zonder dat je daarbij volwassenen nodig hebt). Het gaat dus om de **materiële mogelijkheid** om je werkelijk te verplaatsen. Om zich te kunnen verplaatsen, of om dat zelfstandig te doen, beschikken kinderen soms niet over
 - o de nodige kennis of competenties,
 - o de wettelijke licentie of toelating,
 - o de logistieke middelen, of
 - o de financiële middelen.

Bijvoorbeeld weten sommige kinderen niet hoe het openbaar vervoer georganiseerd is, hebben ze geen rijbewijs, bezitten ze geen auto of hebben ze geen geld om een treinticket te kopen. In dergelijke omstandigheden zijn ze fysiek (materieel, feitelijk) niet in staat om ergens heen te gaan.

- **Al dan niet mogen:** je krijgt van je ouders of andere volwassenen al dan niet de **toelating** om je op deze of gene wijze te verplaatsen. Het spreekt voor zich dat dit typisch is voor de verplaatsingen van kinderen: kinderen kunnen zelden zonder meer alleen op weg; ze moeten meestal een zekere verantwoording afleggen.
- **Al dan niet durven:** zich verplaatsen gebeurt in de publieke sfeer, die niet altijd of overal even vertrouwenswekkend is (sociale veiligheid en donker, verkeersveiligheid,...). Als je niet goed durft (alleen) op weg te gaan, beperkt dat je autonomie. Hier komt de beperking echter niet uit ouders of andere volwassenen (en de regels die ze opleggen) zoals bij 'niet mogen' het geval is, maar uit de **kwetsbaarheid of onzekerheid** die kinderen soms voelen in het verkeer of de publieke ruimte.

Deze vier factoren hebben **zowel betrekking op de aspecten van bewegingsvrijheid als op het al dan niet begeleid zijn**.

Elke concrete verplaatsing kan in principe op de vier aspecten van (al dan niet) kunnen, mogen, durven en willen 'beoordeeld' worden. Iets niet willen (geen interesse hebben) maakt de hele vraag (en al dan niet kunnen/durven/mogen) al meteen irrelevant. Kinderen zullen de combinatie van kunnen, mogen en durven zoveel mogelijk willen uitbreiden. Frustrerend is het bijvoorbeeld wanneer je ergens heen wil gaan, je zou het kunnen (met de fiets bijvoorbeeld), en je durft het ook, maar je mag niet (het verkeer is te druk, vinden je ouders).

Amber: Mijn meter woont in Roosdaal en ik woon in Liedekerke maar ze [mijn moeder] heeft dat niet graag omdat ik dan de Pamelsestraat moet oversteken.

M1: Ah ja. Gewoon omwille van één straat?

Amber: Maar het is daar gevaarlijk en dan moet ik de Puttenberg op zo en dat is een hele hoge berg en ze vertrouwt dat niet. En als mijn ketting daar dan afligt zo en dan: 'ik zal u wel wegdoen'.

M1: En eigenlijk vind je dat echt ambetant?

Amber: Maar ja. Het is toch wel eens leuk om met de fiets naar meter te gaan. Dat is een verrassing voor dat mens. Maar ja!

(Ternat MS)



Of je durft en wil wel, en misschien zou het wel mogen, maar je kan er niet geraken (het is te ver, en er is geen ouder en auto beschikbaar).

Lennert: Bijvoorbeeld, ik zou graag naar mijn meter gaan, en dan wil mijn moeder dat niet, maar naar Asse is dat een beetje ver, en dan kan ze mij tegenhouden, want ik mag nog niet met de auto rijden.

M1: En waarom wil je dan naar Asse?

Lennert: Om bij mijn meter te gaan

Ines: Gij vindt dat tof?

Lennert: Ja, die heeft altijd koekskes en snoep mee... Zo'n berg snoepjes

M1: Dus, voor jou is dat leuk, voor jou is dat een leuke plek om naartoe te rijden... En dan zeggen je ouders van 'ja, maar je moet niet gaan'. Vertel dat eens precies hoe dat gaat.

Lennert: Als ik dan vraag 'Willen we een keer bij meter gaan?', dan zegt ze 'Nee, ik heb geen goesting en zo, en het kan zijn dat ze niet thuis is, want het kan zijn dat ze bij nonkel is'. 'Maar dan zal ik eerst eens bellen', en dan zo 'Nee, laat maar, ze zal daar wel zijn.' 'Maar nee, ik wil toch bij meter gaan'. 'Nee, ge blijft thuis'. 'Maar kan je mij niet snel voeren?' 'Neehee, ik wil niet' en zo.

M1: Waarom ga je dan niet met de fiets?

Lennert: Omdat dat een beetje ver is.

(Wambeek BS)

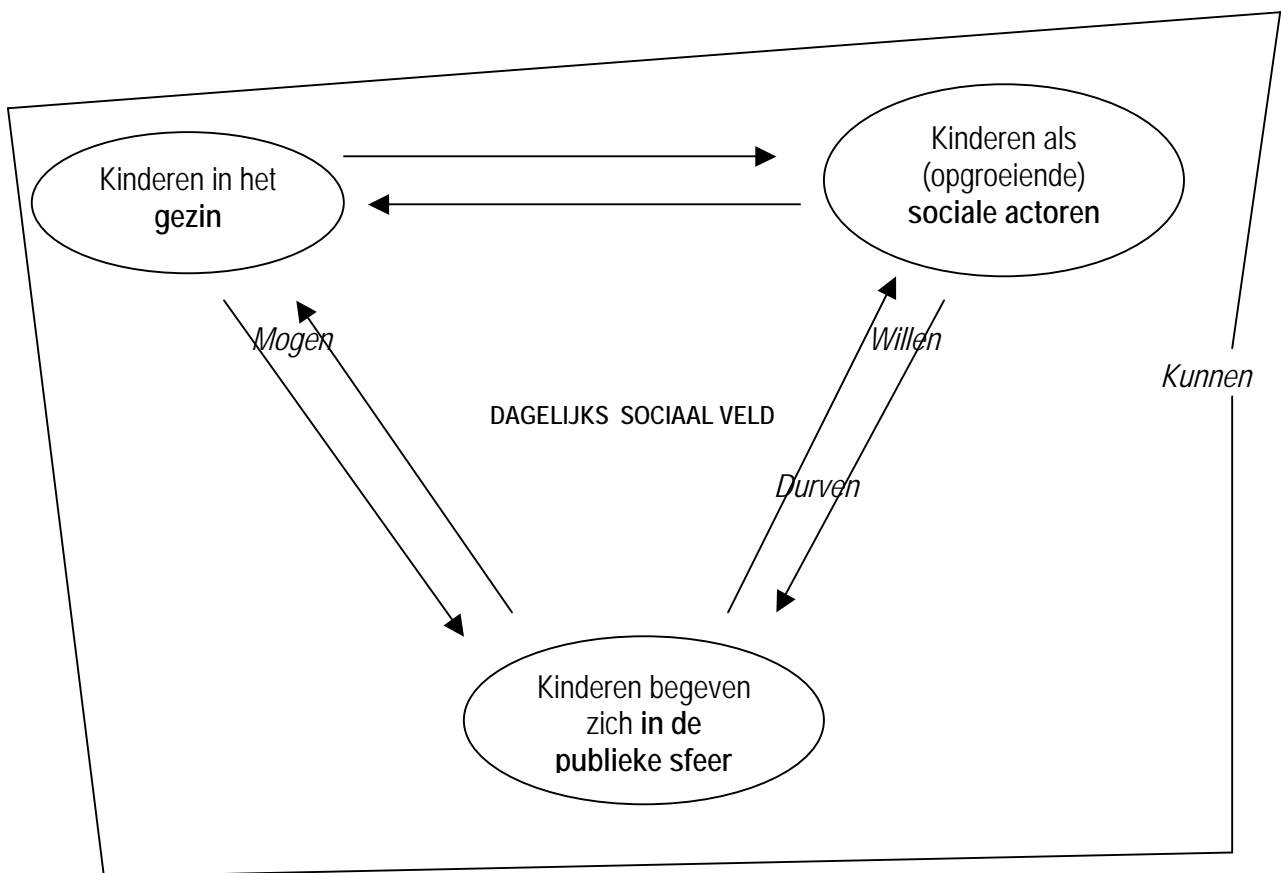
De aspecten van willen, kunnen, mogen en durven hangen op diverse manieren met elkaar samen. Zo is er vaak weinig interesse ('willen') in plaatsen waar je toch niet geraakt ('kunnen'); anderzijds is er frustratie als je wel zou willen, maar er, zoals Lennert, niet kan geraken. Dat wordt echt als een beperking voor je mobiliteit gevoeld. Van groter belang, én beter onderhandelbaar dan het feitelijke 'kunnen', zijn de aspecten van 'mogen' en 'durven'. Die zijn erg flexibel, evoluerend en contextgebonden; bovendien zijn het 'dagelijkse' en relevante thema's in de mobiliteit van kinderen. Het gaat immers enerzijds om de relatie met de ouders en de ondergeschikte positie van kinderen ('mogen'), en anderzijds om het opgroeien, de zich uitbreidende leefwereld ('durven'). Beide aspecten hangen nauw samen: zowel ouders als kinderen ervaren dat kinderen nog niet echt hun plaats hebben in het verkeer en de hele volwassen samenleving. Ouders en kinderen willen en aanvaarden bescherming, maar willen ook een groeiende zelfstandigheid of vrijheid. 'Mogen' en 'durven' zijn van belang in het samenspel van 'beschermen' (of controleren) en 'vrijheid geven' door de ouders, en de ervaring en interpretatie van die aspecten door kinderen.

4.4 Autonomie in een sociale context

Het zich al dan niet (autonoom) kunnen, willen, mogen en durven verplaatsen is altijd gesitueerd binnen een hele context. De verplaatsingen van kinderen zijn – afgezien van hun praktische redenen en kenmerken – grotendeels te begrijpen vanuit het sociale veld waarin kinderen dagelijks leven. Kinderen zijn geen geïsoleerde, zomaar onafhankelijke en autonome wezens. Dat is ook voor volwassenen zo, maar bij kinderen is dit veel duidelijker: enerzijds omdat ze voor hun verplaatsingen vaak vrij afhankelijk



zijn van anderen, met name hun ouders (en hun toestemming), anderzijds omdat zich verplaatsen voor kinderen veel contacten inhoudt met de bredere wereld (en de risico's en uitdagingen die daarin te vinden zijn). De motor in hun verhoudingen met hun verplaatsingen is hun positie als opgroeiende sociale actoren. Ook typisch voor kinderen is dat ze primair gesitueerd zijn in het gezin. Met andere woorden: mobiliteit, of hoe je je verplaatst in de publieke sfeer – met haar eigen kenmerken van aantrekking en risico –, wordt beïnvloed door de interactie tussen opgroeien en terugvallen op je ouders, door het schipperen van die ouders tussen beschermen en loslaten, en door de kenmerken (en de perceptie daarvan) van de publieke sfeer zelf. Het sociale veld waarin kinderen dagelijks leven bevat dus deze elkaar sterk beïnvloedende elementen:



Op deze elementen gaan we kort even dieper in.

Kinderen in het gezin: Het gezin is de sfeer waar je als kind sowieso in gesitueerd bent, en die voor een groot deel draait rond de relaties tussen ouders en kinderen. In het gezin wordt bepaald wat mag en kan: regels, hulp van de ouders, familiesituatie (cf. tweeverdieners), aanwezigheid van broer/zus,.... Verplaatsingen van kinderen worden voor een groot deel vanuit deze sfeer bepaald of georganiseerd. Verplaatsingen gebeuren in de publieke sfeer (cf. infra) en zijn daarom een belangrijk deel van de



dynamiek beschermen – loslaten. Dus gaat het in het gezin heel vaak over het mogen en niet mogen : “al wel”, “nog niet”.

Kinderen als (opgroeïende) sociale actoren: Kinderen bouwen een eigen identiteit uit, in verbondenheid met het gezin, maar ook door uit het gezin los te komen, te interageren met *peers*, en zich in de publieke sfeer te begeven. Dit is dus mee de motor voor hun (ook fysieke) beweging tussen de ecologische sferen van gezin en publieke sfeer.

Kinderen zijn sociale actoren die deelnemen aan de samenleving en deze deelname actief zin geven. Ze willen babbelen, ontmoeten, de omgeving verkennen en beleven, alleen zijn, nieuwe dingen ontdekken, status verwerven, kennis opdoen, ... ‘Willen’ is: interesse hebben in... Dit gebeurt in het “nu”, maar ook met een perspectief op/verlangen naar “ooit eens”. Daarvoor moet je wel moeite doen: naar de publieke sfeer gaan, en dat ook durven (cf. infra). De leeftijdsgenoten (*peers*) van kinderen spelen daar een erg belangrijke rol in: het is vooral via hen en samen met hen dat de leefwereld wordt uitgebreid. In de overgang naar de secundaire school is dat erg duidelijk: op korte tijd komen er heel veel interesses en interessante plaatsen of bestemmingen bij.

Kinderen begeven zich in de publieke sfeer: Die publieke sfeer behelst de publieke ruimte, maar is evenzeer een sociaal gegeven: de mensen die je daar kan ontmoeten.

Mobiliteit betekent juist: zich in de publieke ruimte begeven.

Kinderen komen hoe dan ook al snel terecht in de publieke sfeer, maar die is grotendeels niet op hen gericht of voor hen aangepast. Het is een “andere” sfeer waarmee je niet altijd op een vanzelfsprekende manier kan omgaan. Het is geen sfeer waar kinderen makkelijk een “eigen cultuur” kunnen opbouwen of opeisen (zoals ze dat in het gezin of ook op school wel kunnen): de publieke sfeer is overwegend een ‘volwassen’ wereld. En daarom worden kinderen juist daar sterk beschermd en/of begeleid. Voor kinderen zelf gaat het vooral om de kwestie dat je je in die sfeer durft te begeven. Er zijn immers risico’s (soms lastig, soms echt gevaarlijk; soms reëel, soms van het ‘je weet maar nooit’-type = gelinkt aan een concrete plek of niet), met name verkeersonveiligheid en sociale onveiligheid (cf. “nog niet”/ “al wel”: al dan niet mogen); maar ook uitdagingen, de vrijheid en de prettige kanten van de publieke sfeer die je meer en meer wil ontdekken (cf. “nu”, en “ooit eens”: willen).

Voor ouders zijn de risico’s van verplaatsing vaak een reden om kinderen iets te verbieden, of om hen te begeleiden; kinderen zien ze eerder als lastig, maar ze zullen er zelden hun verplaatsing voor laten. Er dient wel een onderscheid gemaakt te worden tussen een vertrouwde, gewoonlijk lokale publieke sfeer (ruimte, mensen, tijdstip), en een onvertrouwde, moeilijk controleerbare, potentieel gevaarlijke publieke sfeer (ruimte, mensen, tijdstip).

De problematiek van al dan niet (alleen) op weg *mogen*, *durven* en *willen* zal doorheen heel dit rapport voortdurend aan de orde komen omdat zij zo sterk gedrenkt is in de dagelijks beleefde sociale omgeving waarbinnen verplaatsingen worden georganiseerd en beleefd. Dat is wat minder sterk het geval voor het zich al dan niet ‘kunnen’ verplaatsen. Het gaat dan immers om de externe, materiële mogelijkheid om zich op deze of gene wijze te kunnen voortbewegen: de financiële en logistieke middelen, de wettelijke licentie, en de nodige (fysieke en cognitieve) competenties.

Het ‘kunnen’ hangt voor een belangrijk deel af van de leeftijd als een sociaal-structureel gegeven: voor hun achttiende mogen kinderen bijvoorbeeld niet autorijden. Dat impliceert dat kinderen op dit aspect vaak weinig invloed kunnen uitoefenen: dat kinderen niet de feitelijke mogelijkheid hebben om zich ergens heen te verplaatsen heeft vaak te maken met macrosociale, biologische of cognitieve factoren.



Daar kan minder actief of flexibel mee omgegaan worden dan met het al dan niet 'mogen', 'durven' of 'willen'.

Toch staat het zich 'kunnen' verplaatsen niet volledig buiten het dagelijkse sociale veld waarin kinderen leven. Met name de plaats van kinderen in het gezin is hier van belang. Zo kan de logistiek van de verplaatsing afhangen van de beschikbaarheid van de ouders en de auto (en de bereidheid van de ouders om kinderen te brengen/halen).

'Kunnen' behelst ook het bezitten van de competentie (vaardigheid) om zich op een bepaalde manier te verplaatsen. Dit stelde voor de door ons ondervraagde kinderen weinig problemen. Allen konden fietsen, ook al gaven twee onder hen wel toe dat niet zo goed te kunnen. De fysieke competentie stelde zich veeleer bij step, skateboard en rollerblades – verplaatsingswijzen die in wezen steeds een goed alternatief hebben (fiets, te voet) maar wel in zichzelf prettig kunnen zijn. In onze focusgroepen bevonden zich geen kinderen met een fysieke handicap, voor wie de term 'autonome mobiliteit' ongetwijfeld een veel ingrijpender betekenis heeft.

Ook om het openbaar vervoer te nemen zijn bepaalde competenties nodig, deze keer veeleer qua kennis dan qua fysieke mogelijkheden. Hoe werkt het openbaar vervoer juist? Waar zijn er haltes, naar waar rijden de lijnen, wat is de uurregeling, hoe moet je een (welk soort) ticket kopen?

Zoals het volgende fragment illustreert, is er een groot verschil tussen kinderen die gewoon zijn bus of trein te nemen en de andere kinderen, die meestal niet weten hoe het openbaar vervoer werkt. Jelle en Julie komen met de lijnbus naar school in Lier. Af en toe gebruiken ze de bus ook om elders heen te gaan. Om een route op te zoeken zijn ze ook vertrouwd met de website van De Lijn en de routeplanner die daarop staat.

Julie: Ja, wij kijken dan altijd de dag ervoor of zo, als wij ergens anders naar toe moeten. Naar www, naar de website van De Lijn en zo. Kan je zo heel die route [opzoeken] en zo.

Jelle: Ja.

M1: En gij, hoe doet gij dat dan, als ge met de bus eens ergens naar toe moet?

Jelle: Ik ken mijn gewoon uren van naar school te gaan. En euh, als ik ergens anders [moet], dan zoek ik dat dan op, allee, dan zoek ik dat ofwel daar aan de bushalte zelf op, maar meestal daarvoor op het internet ook.

M1: Ah ja. En geraak je overal van in Kessel?

Jelle: Om terug te geraken kan ik elke bus pakken met die nummer.

M1: Ah ja. Valt goed mee. En gij? Hebt gij veel... Kan jij overal naartoe?

Julie: Ja. Allee.

M1: Nooit eens gehad dat ge ergens naar toe wilde en er niet geraakte?

Jelle: Dan moet je misschien wel eens overstappen.

Julie: Ja, overstappen, dat wel. Er zijn altijd kweetnie hoeveel bussen naar Antwerpen en ik vind dat wel, dan moet ik altijd overstappen in Broechem en van in Broechem heb je dan wel meer keuze.

M1: Ah ja. Da's toch niet gemakkelijk. Hoe weet je dat dan?

Jelle: Nummers.

Julie: Gewoon op een bus stappen... Als die bus naar daar [die richting] gaat, gaat ze naar Broechem, als die bus naar daar gaat, gaat ze zo meer naar Herentals en ...

Marie: Ik weet nog niet eens waar Broechem ligt.

M1: Dus gij ziet het niet zitten om met de bus ergens naartoe te gaan?

Marie: Nee. Toch niet alleen... Ik weet niet eens waar de bushalte is.

(Lier MS)



In Wambeek was er maar één jongen die heel sporadisch de bus nam. De meeste kinderen hebben er weinig reden om de bus te nemen.

M1: Dus, alleen met de bus of met de trein, dat zit er eigenlijk niet echt in?

Jana: Wel zo'n beetje gevaarlijk hé. Als ge zo de verkeerde halte pakt...

Nathalie: Maar wij zijn dat ook niet gewoon hé, om altijd met de bus te gaan. Allee, bijvoorbeeld de mensen van hier in Wambeek, die zijn, die gaan toch niet de bus nemen om naar school te gaan?

Kobe: Nee, da's juist.

Nathalie: De mensen, de kinderen moeten niet altijd kilometers ver hé. Of wel?

Zoals de in Hoofdstuk 2 geciteerde discussie over de prijs van een ticketje aantoont, hebben de meeste kinderen uit dit groepje te weinig zicht op de werking van het openbaar vervoer om de bus te kunnen nemen. Ook de hier volgende discussie maakt dit duidelijk.

M1: Waar stopt de bus bij jullie?

Kobe: Hier.

Lennert: Maar ik ben nog nooit met een trein [sic] geweest.

M1: Wacht eens. Ja, hier aan de school stopt de bus. Niet de schoolbus hé, maar de echte, de Lijnbus.

Kobe: Jaja.

M1: En waar rijdt die dan naartoe?

Kobe: Ah, naar ginder, of naar ginder.

M1: Maar waar is dat, ginder of ginder?

Kobe: Naar Lennik enne...

Milan: Aan de kerk stopt er een.

Jana: Ternat.

Kobe: Naar Lennik wel.

Milan: Niet waar, naar Lennik niet.

Kobe: Jawel.

Ines: Maar jullie weten dat niet.

Jana: Is dat de Lijnbus?

Kobe: Er zijn verschillende bussen hé.

M1: De laatste keer dat je hem nam, waar ging ie dan naartoe?

Lennert: Ik heb nog nooit een bus genomen.

Kinderen die de competenties missen om het openbaar vervoer te gebruiken, kunnen echter ook bij elkaar of bij volwassenen te rade gaan. Net als bij andere aspecten van hun mobiliteit (nieuwe routes leren kennen, onderweg zijn in het donker,...) helpen kinderen elkaar daarin ook. Met de trein gaan is leuk omdat het je vrijheid geeft, zegt Marie, maar:

Marie: En dat is dan ook zo wel spannend omdat je bijvoorbeeld moet overstappen en... 'heb ik wel de juiste gepakt?'

M1: Vraag je dat dan?

Marie: Meestal is dat maar naar Antwerpen, dan is dat meestal een rechtstreekse.

M1: Maar terug is moeilijker hé.

Marie: Ja. Maar in het teruggaan, mijn vriendin weet daar altijd wel hoe...

M1: Je hebt gewoon een slimme vriendin die je meeneemt.



Marie: Voilà.
(Lier MS)

Bert: Ik vraag dat soms ook aan de conducteur. Die weet bijna altijd...

Marie: Ik vraag gewoon aan een mens.
(Lier MS)

Thomas neemt wel eens de trein maar doet dat niet zo graag als hij alleen is:

Thomas: Ik heb dat ook al gedaan. Alleen op de trein. Ik moest eens naar mijn oma maar die was al... Ja, ik vind dat ook niet zo leuk. Dan kwam er zo een conducteur aan, maar ik had mij verstopt onder de bank en die had mij niet gezien, maar daarna ben ik er nog wel achter gelopen, hier mijn ticketje...

M2: Wat is er niet leuk aan de trein?

Thomas: Ik vind dat heel leuk aan de trein, maar zo alleen. Je kan zoveel verkeerd pakken.

M1: Ah, dat er zoveel treinen zijn.

Eva: Maar als je centraal pakt. Als je de trein centraal pakt kom je altijd op het juiste uit.

Thomas: Ja maar nee. Ik moest zo drie keer overstappen en ik had de foute gepakt maar ik ben er nog uit kunnen stappen.

M1: Ah ja.
(Lier BS)

Vrienden bij je hebben is dan wel handig:

Thomas: Ik ben zo eens naar Sint-Amands geweest.²⁶

M1: En?

Thomas: Ja. Dat viel mee. Ik had heel wat vrienden bij.

Ellen: Maar dat is nodig hoor!
(Lier BS)

*

In dit hoofdstuk werd een kader aangereikt om autonome mobiliteit te situeren binnen de dagelijkse sociale sfeer waarin kinderen zich bevinden. We hebben gewezen op het complexe en graduele karakter van de autonome mobiliteit van kinderen: het gaat om handelingsmacht over twee grote aspecten van de verplaatsing: 'op weg zijn zonder directe begeleiding van volwassenen', en de beslissingsvrijheid over (met name) de bestemming, de route en het tijdstip van de verplaatsing. Het is duidelijk dat de verplaatsingsautonomie van kinderen beperkter is dan die van volwassenen: kinderen *mogen, durven* en *kunnen* zich niet altijd (onbegeleid) verplaatsen. Hun feitelijke verplaatsingsgedrag wordt daarenboven beperkt door de geringe interesse die zij voor bepaalde verplaatsingen of bestemmingen hebben ('willen').

²⁶ Sint-Amands heeft geen station, zoals door een meisje in de groep werd opgemerkt. Thomas hield vol dat dat wel het geval was, terwijl een derde klasgenoot suggereerde dat er "alleen zo van die stoomtreintjes" kwamen. Thomas' uiteindelijke bestemming was misschien Sint-Amands, maar er zijn nabijgelegen stations in Puurs en Bornem.



De mate waarin kinderen zich fysiek 'kunnen' verplaatsen hangt vooral af van macrosociale factoren waarop kinderen doorgaans weinig greep hebben: financiële en logistieke middelen, wettelijke licenties, kennis en competenties. Dat ligt anders voor de mate waarin kinderen zich al dan niet 'willen', 'mogen' en 'durven' verplaatsen, of waarin zij dit zonder volwassen begeleiding willen, mogen of durven doen. Deze aspecten zijn immers zeer nauw verbonden met de dagelijkse sociale context waarin kinderen leven. Binnen hun gezin vinden kinderen een vertrouwde en geborgen sfeer, en het is ook daar dat hun mobiliteit voor een belangrijk deel georganiseerd en geregeld wordt. Kinderen zijn echter ook actoren die gaandeweg meer en meer willen deelnemen aan de bredere samenleving en zich dus ook steeds meer in de (tegelijk uitdagende en risicovolle) publieke sfeer willen begeven. In die zin daagt hun mobiliteit bijna per definitie het apart zetten van kinderen in eigen domeinen uit.



5. OMGANG MET DE PUBLIEKE RUIMTE

5.1 De publieke ruimte: vertrouwdheid, risico en uitdaging

Mobiliteit betekent: zich verplaatsen door de publieke ruimte. Die publieke ruimte is niet homogeen. Hoe zij gezien en ervaren wordt tijdens een verplaatsing of welk mentaal beeld mensen van bepaalde ruimtes hebben, is van groot belang voor de mobiliteit van kinderen: zowel voor het ergens heen willen gaan, als voor het al dan niet durven en mogen.

Daarbij is het niet enkel nuttig om de ruimte in te delen naargelang haar toegankelijkheid, en dus private, semi-publieke en publieke ruimtes te onderscheiden.²⁷ De ruimte, en de verschillende zones en plekken daarin, hebben ook *betekenis* voor mensen. Die betekenis is er niet zomaar: het zelf ervaren van ruimte en plaatsen, maar ook sociaal gedeelde verhalen en beelden over die ruimte, zorgen ervoor dat bepaalde concrete plekken of categorieën van plekken ('de stad') bepaalde associaties oproepen. De **vertrouwdheid** van bepaalde plaatsen is een bijzonder belangrijke oriëntatie in die betekenisgeving. In hoeverre voelen we ons thuis op een bepaalde plek? Voelen we er ons op ons gemak, hebben we het gevoel ertoe te behoren? Dit is ook voor volwassenen een belangrijk zingevingscriterium, maar voor kinderen, en zeker jongere kinderen, is dit nog veel meer uitgesproken zo (cf. Matthews 2003).

Doorgaans wordt de private, vertrouwde sfeer als veilig gezien, terwijl onveiligheid veeleer met de publieke sfeer wordt geassocieerd, en dan vooral met de stad. Vaak uit zich dat ook in beelden van de onveilige (groot)stadsjungle en het meer idyllische platteland (cf. Emmelkamp 2004). Een dergelijke mentale kaart is handig om enige orde te brengen in de complexiteit van de wereld. Maar ze wordt ook voortdurend mee vormgegeven en genuanceerd door de eigen ervaringen die in de publieke ruimte worden opgedaan. Die ervaringen zijn altijd contextgebonden: gerelateerd aan welbepaalde gebeurtenissen en omstandigheden; zo wordt een plek in het donker vaak heel anders ervaren dan overdag, en is alleen op weg zijn heel anders dan vergezeld zijn van *peers*.

Net als volwassenen maken ook kinderen een duidelijke associatie tussen de private sfeer en veiligheid, en tussen de publieke sfeer en risico. Maar tussen de private en de publieke sfeer onderscheiden kinderen ook nog duidelijk een *lokale* sfeer: een publieke sfeer die zowel in fysiek als in sociaal opzicht een vertrouwde ruimte is: de eigen straat of eigen buurt bijvoorbeeld (Harden 2000: 49-51).

De mate van vertrouwdheid is niet het enige criterium om betekenis te geven aan de ruimte. Complexe publieke ruimtes kunnen ook juist door hun openlijk publieke karakter betekenisvol zijn: ze zijn plaatsen voor sociale ontmoeting en bieden **uitdagingen** die in de meer private sfeer moeilijker te vinden zijn. Naarmate kinderen opgroeien, zullen ze meer en meer plaatsen buiten hun vertrouwde, dagelijkse leefomgeving willen verkennen. Hun mobiliteit wordt dan vaak doelgerichter omdat de bestemmingen zo belangrijk worden: stadscentra, winkelcentra, bioscopen, festivals,... De overgang van de lagere naar de middelbare school impliceert dus een significante verbreding van de dagelijkse leefwereld van veel kinderen (Christensen en O'Brien 2003: 6-7). Zoals we zullen zien geven ook kinderen uit de lagere

²⁷ Semi-publieke ruimtes zijn ruimtes die in principe voor iedereen toegankelijk zijn, maar waar toch enige controle wordt uitgeoefend op die toegang (bijvoorbeeld door bepaalde openingstijden). Zo zijn bijvoorbeeld winkelcentra, bioscopen, cafés of festivalterreinen semi-publieke ruimtes.



school volop betekenis aan hun omgeving, maar dan vaker via minder 'doelgerichte' en veeleer informele mobiliteit en activiteiten. Voor die betekenisgeving, en de (positieve) ervaring van de omgeving *tout court*, heeft autonome mobiliteit een bijzonder belang.

Dit hoofdstuk gaat na welke kenmerken de publieke ruimte voor kinderen heeft, en wat het belang daarvan is voor hun mobiliteit. We gaan eerst in op het (relatieve) onderscheid tussen stad en platteland, en hebben met name aandacht voor datgene wat autonome mobiliteit mogelijk en aantrekkelijk maakt. Daarna richten we ons op de risico's die verplaatsingen doorheen de (weinig op kinderen gerichte) publieke ruimte met zich meebrengt: verkeersrisico's (5.3) en sociale risico's, die te maken hebben met het storende gedrag van mensen (5.4).

*

Risico is inherent aan verplaatsingen in de publieke ruimte. De vertrouwde private omgeving wordt zelden met gevaar geassocieerd – zelfs al weten kinderen ook wel dat er ook daar ongelukken kunnen gebeuren. In de stad zijn er meer gevaren, maar "er kan altijd iets gebeuren, je kan thuis ook van de trap vallen." (Lennert – Wambeek BS)

Welke soorten risico's houden (autonome) verplaatsingen in?

Sommige risico's worden eerder als *lastig* ervaren – je voelt je er slecht op je gemak bij –, andere zijn veeleer *gevaarlijk* omdat ze een bepaalde fysieke bedreiging inhouden. Dat onderscheid is veeleer een continuüm en ligt niet altijd voor de hand: zo zien kinderen een auto die vlak achter hen hangt op een smal wegje vooral als lastig, veeleer dan als gevaarlijk (zie 5.3).

Behalve die lastige en gevaarlijke situaties, kan de omgang met de omgeving en de gebeurtenissen daarin ook *uitdagend* zijn, avontuurlijk en dus ook prettig. Dat zal alleen gelden voor sommige soorten risico's: niet voor verkeersonveiligheid of de potentiële aanwezigheid van aanranders, mogelijk wel voor het donker of voor 'spookhuizen'.

Risico kan dus niet alleen negatief gedefinieerd worden. Risico's nemen kan, in weerwil van de eigen bezorgdheid en die van de ouders, ook avontuurlijk, spannend of uitdagend zijn.

Thomas: Ja, en dan, er is een meneer, en die gaat dan altijd met een bokshandschoen tegen een boom boksen en zo, en dat ziet ze [mijn moeder] niet graag... Maar ik ben daar ook wel bang voor hoor... Maar ik doe dat, ik zoek het gevaar wel op, want dan loop ik expres door die maïsvelden om die te zien en zo ... Dat is keileuk.
(Lier BS)

Ook in het algemeen is omgaan met risico's nodig om in de (volwassen) samenleving op te groeien en te kunnen functioneren. Omgaan met risico betekent leren omgaan met de complexiteit van de wereld. Dat is iets wat kinderen hoe dan ook zullen moeten leren doen. Het is juist de concrete omgang met de (risicovolle) complexe publieke ruimte – bijvoorbeeld via mobiliteit – die hen weerbaarder maakt.

Risico's kunnen veroorzaakt worden door de *omstandigheden*: een onoverzichtelijke situatie of weg, regen, donker, een technisch probleem; of door het onaangepaste *gedrag van mensen* (groepjes tieners, aanranders, chauffeurs). Vaak is het een combinatie van beide die juist het gevaarlijke of lastige



uitmaakt. Dat is vaak zowel het geval voor verkeersonveiligheid als voor meer algemene sociale onveiligheid, waarbij op te merken valt dat het gedrag van chauffeurs door kinderen vaak (ook) eerder als een vorm van sociale onveiligheid wordt beschouwd.

De verschillende 'sociale' kenmerken van verplaatsingswijzen impliceren dat ze ook op diverse manieren onderhevig zijn aan risico's. Met de fiets op weg zijn wordt als verkeersonveiliger beschouwd dan op weg zijn met de auto of het openbaar vervoer, omdat er in die voertuigen minder direct contact met de omgeving (het verkeer) wordt gemaakt. Datzelfde kenmerk impliceert dat met de fiets of te voet op weg zijn ook als sociaal onveiliger wordt gezien dan in de meer afgeschermden omgevingen van auto, bus of trein. Tenslotte is er de sociale onveiligheid die de verplaatsingssituatie zélf met zich mee kan brengen: in publieke transportmiddelen als bus en trein kunnen allerlei mensen ontmoet worden, ook enge mensen; verplaatsingen te voet of met de fiets worden alleen of met bekenden gemaakt, en ook verplaatsingen per auto gebeuren in een vertrouwde, quasi-huiselijke sfeer.

Tot slot kan ook een onderscheid gemaakt worden tussen risico's die als reëel en waarschijnlijk worden ingeschat, en risico's die een minder tastbare basis hebben ('je weet nooit dat...').

Aan risico wordt in dit onderzoek zo uitgebreid aandacht besteed omdat het omgaan met risico's in de publieke ruimte op het kruispunt ligt van 'durven' en 'mogen' (alleen) op weg gaan, en van opgroeien en zelfstandig worden enerzijds en de bescherming door de ouders anderzijds.²⁸

In de focusgesprekken viel een duidelijk onderscheid op tussen de risicobeleving van de kinderen uit Lier (de stad) en de kinderen uit Wambeek en Ternat.

In Wambeek en in Ternat werd, wanneer het ging over alles wat 'lastig' kon zijn onderweg, in de eerste plaats gesproken over verkeersrisico's, en over andere 'externe' risico's als vallen of technische problemen met de fiets. Over sociale onveiligheid – risico's die voorkomen uit het (onaangepaste) gedrag van mensen – werd er weinig gezegd; het ging dan vooral om het storende gedrag van groepjes tieners.

Het contrast met de groepjes kinderen uit de lagere en secundaire school in Lier was groot. Daar werd ook gesproken over verkeersonveiligheid, maar risico werd in de eerste plaats gezien als sociale onveiligheid. Die had in Lier een uiteindelijk donkerder onderton: het ging niet alleen om groepjes tieners maar om pedofielen, druggebruikers en andere 'rare' of 'enge' mensen.

Die opdeling tussen stad en platteland – ook al is Lier maar een kleine stad – reflecteert soortgelijke bevindingen in andere studies (Woolley et al. 1999: 293).²⁹

²⁸ Sociale onveiligheid was een prominent thema in iets meer dan 100 tekstblokken; verkeer (inclusief file, en de gevallen van 'sociale onveiligheid in het verkeer') in iets minder dan 100 records. Dat is telkens om en bij de 15% van de significante tekstblokken. Het 'leuke' van verplaatsing was een evident thema in iets meer dan 100 records. De disproportie in het 'niet-leuke' komt omdat sessie 2 expliciet gewijd werd aan wat er lastig is om zonder volwassenen op weg te zijn.

²⁹ Door deze studie in Lier uit te voeren, veeleer dan in bijvoorbeeld Brussel of Antwerpen, wordt het meteen ook duidelijk dat de bezorgdheid om sociale (on)veiligheid geen typische 'grootstadsproblematiek' is.



5.2 Bewegen door de publieke ruimte

5.2.1 Stad en platteland

Zelfs al relativeren zij het verschil tussen stad en platteland, het onderscheid tussen een meer stedelijke en een veeleer rurale omgeving is voor kinderen erg betekenisvol.

Thomas: Eigenlijk moet je het zo bekijken. Om gewoon te gaan spelen in de bossen is er veel meer te beleven [op het platteland]. Maar ja, hobby, werk, school, euh, tekenschool en alles, dat is allemaal in 't stad.
(Lier BS)

Het platteland

Omdat Lier wordt omgeven door een veeleer rurale omgeving en een aantal van de bevroegde kinderen buiten Lier zelf wonen, konden zij het verschil tussen stad en platteland goed aanvoelen.

Zeker in de basisschool werd veel verwezen naar de voordelen van het platteland. Het is er rustig en er rijden minder auto's.

Thomas: Op het platteland zijn heel veel weiden en bomen en dieren en mensen met heel veel haar (gelach), en in een stad is dat niet, daar is alleen maar wegen en huizen...

Wannes: en kaalkoppen.

Thomas: ... en mensen in sjieke pakken die naar hun werk gaan en heel veel auto's en zo.

Wannes: en lantaarnpalen

MI: Zijn er op het platteland minder auto's?

Thomas: Ja.

Lotte: Ja, veel minder.

Eva: Omdat er ook veel minder volk is hé.

(Lier BS)

Juist omdat het er zo rustig is en er zo weinig autoverkeer is, is het platteland bij uitstek geschikt om te spelen en rond te fietsen: "dan rijd je gewoon langs de velden misschien zelfs door de velden. En dat is heel plezant." (Thomas – Lier BS)

Wannes: Maar wij, ik voetbal ook en dat is ook aan het platteland. En altijd als wij zin hebben gaan wij altijd zo per ongeluk zo op platteland zo stiekem over de weg, zo'n beetje maïs gaan plukken ...

MI: Dus als ik het goed begrijp, spelen jullie het liefst in het platteland?

Wannes: Ja.

Gs/Bs: Ja.

(Lier BS)

Robin: En ook, daar kan je lekker crossen en als je in de stad gaat crossen, dan moet het echt wel al zijn tijdens de paasvakantie of de krokusvakantie, als iedereen op vakantie is, dan kan je dat wel eens doen. Dan zijn er niet meer veel mensen in 't stad, maar normaal is dat altijd druk.



M1: Ah, je kan niet zo goed crossen met je fiets in de stad?

Robin: Nee, met een brommerke.

Wannes: Ge kunt goed door de plassen rijden en zo, op het platteland.

M1: Wat is er anders?

Thomas: Daar kan je eens goed doorfietsen en in 't stad kan je dat niet doen, want je zit direct tegen een andere fiets of tegen een auto.

M1: Ah, er is meer plek. Maar daar komen toch ook auto's voorbij?

Thomas: Ja, maar niet zo veel hé, en dan pak je ook stukken waar de auto's niet mogen rijden hé, dan rijd je echt over de wegen.

(Lier BS)

Op het platteland kom je onderweg ook dieren tegen: de kinderen uit de basisschool van Lier vernoemden duiven, herten, reeën, eekhoorns, reigers, konijnen, paarden, vossen, egels; en, minder aangenaam, vliegjes, muggen en loslopende koeien. In de stad zijn er dan weer hanen (typisch voor de Lierse binnenstad), en de duiven, die wel eens onder een auto terecht komen omdat ze niet op tijd wegvliegen, worden 'kamikazeduiven' genoemd.

Wannes: Op het platteland is dat veel rustiger. Als er een duif op het platteland is, die gaat nog leven, als er een duif in 't stad is, is die plat.

Thomas: Ja, dat is wel waar. In het platteland zitten wel veel meer dieren ook hé. Want ik was op het platteland aan het fietsen en direct een eekhoortje, dan ook een reiger naast mij komen vliegen.

M1: Dat is mooier dan om te fietsen.

Robin: Ja, op het platteland zie je herten, reeën ook...

Thomas: Oh, wij hebben keiveel konijnen gezien.

Lotte: Ik ben overlaatst nog, zaterdag ben ik met de Thomas langs het kanaal gereden zo...

Eva: En ikke, maar ik kwam ...

Thomas: Enne, maar [Eva had een platte band en] is terug gegaan, enne, wij hebben drie konijnen ieders gezien.

Wannes: Drie konijnen!

Lotte: Dus elk ...

Thomas: Allebei hé!

Lotte: Allebei.

(Lier BS)

Het platteland heeft ook zo zijn eigen relatieve gevaren.

Julie: "Onderweg is er van alles te beleven." Ik moet altijd heel snel gaan fietsen voor een hond die achter mij aan loopt. (gelach)

(...)

Bert: Ja, als je aan het mountainbiken bent en er zitten ook honden achter u. Heb ik ook al voorgehad.

M1: Jij kent dat. Zo fietsen en honden die in uw kuiten willen bijten.

Bert: Die honden zijn toch sneller. Je kan beter stoppen en gewoon stil blijven staan.

Lena: Ik ga gewoon verder, want na een tijd is het precies dat die niet verder mogen.

M1: Ah ja. Soms is dat. Maar bij u is dat misschien in een bos?

Bert: Ja.

(Lier MS)



Vooral de kinderen uit de basisschool (zowel in Lier als in Wambeek) spraken met veel waardering over de rust en de speelmogelijkheden van het platteland.

De kinderen uit Wambeek en in mindere mate de wat oudere kinderen uit Ternat verkozen duidelijk hun rustige woonplaats boven de stad.

M1: Ja, en wie van jullie denkt van 'eigenlijk woon ik wel een beetje in de stad'?

Seppe: 't Is te zien, wat bekijk je als stad?... Wij wonen met veel huizen en een school rond ons. Ik weet dat niet, ja...

M1: Nee, maar je opmerking is heel juist. Het hangt ervan af van wat je ziet als platteland en stad.

Seppe: Stad, iets groots, enorms. Veel huizen, veel gebouwen, druk verkeer...

M1: En toch willen jullie daar wel eens naartoe?

Seppe: Wonen niet echt.

Femke: Af en toe winkelen.

Amber: Ja, wonen niet echt, want daar is altijd een drukte.

Kaat: Ja.

(Ternat MS)

De stad mag inderdaad wel soms interessant zijn, maar het platteland is minder druk en lawaaierig en daarom veel aangener om te wonen, vinden de kinderen uit Ternat en Wambeek: 'het is beter dat het zo leeg blijft'.

M1: Zijn er hier dingen die je mist? Dat je zegt van 'daarvoor moet ik naar een stad of zo, en eigenlijk mis ik die hier.' Of misschien zijn die er niet, zeg je van 'die zijn hier niet, maar dat is ook niet erg'.

Ines: Ja, awel, bijvoorbeeld, ik ga vaak naar Aalst om daar in de winkels te gaan winkelen. Hier hebt ge dat niet, maar als dat hier wel is, dan is dat hier ook een...

Milan: ... een overrompeling, volk en al.

Kobe: is er te veel volk.

Lennert: Het is beter dat het zo leeg blijft.

M2: Het is eigenlijk leuker aan een dorp, dat het hier rustig is, en dat je toch naar een stad kan als je dat wil, maar ...

Kobe: Maar wij zijn hier gewoon van het platteland...

(Wambeek BS)

In een klein dorp wonen klasgenoten en vrienden bovendien gewoonlijk dicht bij elkaar:

Kobe: Als ik ergens ga spelen, dan ga ik altijd te voet. Dat is nooit ver. Niemand dat ver woont. Gij woont niet ver, Ward, Lennert, den Tristan, ze wonen allemaal niet ver.

M1: En zo makkelijk te voet. En als je nu met de fiets zou moeten, dan...

Kobe: Dat is nog geen minuut.

(Wambeek BS)

De stad

Wonen op het platteland heeft echter ook zijn nadelen. Dorpen missen de infrastructuur die voor opgroeiende kinderen geleidelijk aan belangrijker en aantrekkelijker wordt.



Julie: Er zijn minder dingen te doen op het platteland.

M1: Minder dingen te doen? (...) Wat is er dan allemaal in Lier te doen?

Julie: Ja, ik bedoel, hier zijn zo van die winkelstraten en zo. Dat heb je nu echt wel niet in Zandhoven. Twee bakkers, twee slaggers.

(Lier MS)

In een dorp zijn er wel banken en voedingszaken, maar de interessante winkels zijn toch eerder in de stad te vinden, of in winkelcentra. Typisch voor een stad is ook de culturele infrastructuur: theaters, musea. Kaat vindt Rijsel daarom een echte stad: "Dat is cultuur en winkelen dooreen. Rijsel is culturele hoofdstad en je hebt daar ook superleuke winkels." Maar voor de bevraagde kinderen zelf blijkt cultuur iets wat veeleer irrelevant is: daarvoor zullen ze zelf een stad niet bezoeken. Het is de aanwezigheid van interessante winkels die een (kleine) stad werkelijk aantrekkelijk maakt, zowel voor kinderen uit de lagere als uit de secundaire school. De wat oudere kinderen trekken ook meer naar semi-publieke urbane ruimtes, zoals winkelcentra en bioscopen, waar ze stilaan aansluiting zoeken bij de cultuur van jongeren en de wereld van volwassenen. De interesse in die plekken groeit op korte tijd sterk tijdens het eerste jaar van de secundaire school, maar het wellicht nog weinig vertrouwde karakter van de (grote) stad en bepaalde plaatsen daarin maakt dat die interesses zich niet altijd ook meteen uiten in een zelfstandige mobiliteit naar deze bestemmingen. Hierop komen we terug in Hoofdstuk 6.

Terwijl een stad dus veel boeiends te bieden heeft, valt het toch op dat de meeste kinderen veeleer negatieve beelden hebben over de stad, en dan zeker de grootstad. Brussel – de onvertrouwde, grote stad – wordt zowel door de kinderen in Ternat als door de kinderen in Lier met vandalisme en criminaliteit geassocieerd. Vandalisme op een parking in Lier roept bij Eva de associatie met Brussel op.

Ellen: Op de parking van de hockey daar heeft iemand eens een ruit ingeslagen van de barman.

M1: Amaai.

Eva: Ja. In Brussel vooral hé.

(Lier BS)

In Ternat liggen Aalst en Brussel even ver en zijn ze even makkelijk te bereiken. Maar het was duidelijk dat de kinderen veel liever naar Aalst gingen. De grootstad Brussel wordt met onveiligheid en vuil geassocieerd.

Kaat: In Aalst is er niet veel kans dat ze ruiten uitslaan bijvoorbeeld.

Amber: Nee, en Aalst is een propere stad. Brussel is zo...

Seppe: Properder.

Amber: Allee ja, properder. En Brussel is zo, ja... Als ik naar Brussel ga, dan is dat zo van 'Gaan we niet terug?'

Kaat: In Aalst heb je ook een veiliger gevoel.

Amber: Ja.

Tibo: Ja.

Femke: Ik vind dat ook.

(Ternat MS)

Dat hangt samen met een zekere betekenisloosheid van Brussel:



Seppe: Aalst is gewoon toffer om naar toe te gaan, omdat Brussel is gewoon huizen en mensen.

M1: Brussel is vol huizen en mensen echt en...

Seppe: En Brussel, daar kunt ge niet veel doen.

Amber: Opeengepropt zo.

Kaat: Ja.

Amber: Ja, veel minder gezellig, en Aalst dat is zo uitgebreider gewoon...

Seppe: Dat is ruimer.

Amber: Ja, en leuker.

Seppe: Dat is een gans complex, zou je kunnen zeggen.

De stad wordt meer met gevaar geassocieerd. Er is meer verkeer, je kan er verloren lopen of overvallen worden.

M1: Is het gevaarlijker in de stad?

Milan: Ja, daar kun je overreden worden.

(Wambeek BS).

M1: Wie van jullie neemt er wel eens de trein?

Ines: Als ik naar Aalst ga... Gaan shoppen.

(...)

M1: Ga je daar alleen naartoe?

Ines: Nee!

M1: Je zegt zo: nee! Van absoluut niet.

Ines: Zeg! Stel dat ik verloren loop!

Jana: Dat ge overvallen wordt.

(Wambeek BS)

De minder vertrouwde plekken in de eigen lokale sfeer, daarentegen, zijn niet gevaarlijk maar spannend.

M1: Jaja, ik denk dat jij het al eens over een spookhuis gehad hebt, vorige keer. Zijn dat dan ook gevaren?

Milan: Nee.

Kobe: Beetje griezelig, spannend.

(Wambeek BS)

En ook de kinderen in Lier stellen het rustige, groene platteland duidelijk tegenover de drukke, lawaaierige en stinkende stad.

Lotte: Maar soms stinkt het in de stad echt naar uitlaatgassen.

Eva: Ja, als ge 's morgens nen brommer..., amai dat stonk.

Thomas: Eè, echt!

Eva: Ik woon nu niet echt op het platteland, maar toch wel veel rustiger, en soms, soms wordt dat echt verstoord door zo'n kei-, maar echt kéigrote bende motors, die daar zo voorbij racet. Oh, da's echt...

(Lier BS)

Eva: En ook, het stinkt daar.

Wannes: In 't stad.



Eva: Dat ruikt daar [op het platteland] heel goed, vooral als het geregend heeft of zo, en dan heb je veel frisse lucht door al die bomen.
(Lier BS)

Ellen: Ja, ik vind de stad, daar heb je soms wel van die plaatsen waar je kan spelen, waar geen auto's komen, soms auto's komen, maar daar is het toch wel heel veel lawaai tegenover het platteland. Want ik woon aan de voetbal en dan zitten die soms zo van 'Olé, olé, olé olé', zo keiluid te zingen zo, en dat is keilastig. En dan zijn wij eens een dag naar het platteland geweest en daar was het dan zo keistil, maar daar had ge dan weer last van muggen.
(Lier BS)

Ook de aanwezigheid van oudere mensen en allochtonen maakt dat de stad soms minder goed aansluit bij de leefwereld van kinderen.

Wannes: In de stad wonen ook héél veel oude mensen en buitenlanders. Wij wonen, hier is een huis, wij wonen dan hier, dan hier woont een heel oude heks, dat is echt zo een bitch. (...) Dan wonen daar veel buitenlanders, de straat over, daar woont geen buitenlander, dan weer een buitenlander, overkant van de straat dan komen we weer een bejaardenhuis, dan die buitenlanders, buitenlanders, buitenlanders, buitenlanders, heel die straat.
(Lier BS)

Het is opvallend hoe zeker de kinderen uit de lagere school, maar ook die uit het eerste jaar van de middelbare school, heel makkelijk redenen aanhalen die het platteland tot een prettige publieke ruimte maken, terwijl de stad veeleer negatief gewaardeerd wordt. In die zin reproduceren kinderen, daarbij sterk ondersteund door hun eigen ervaringen, het onderscheid tussen een (veilige) 'rurale idylle' en een 'gevaarlijke stadsjungle' (Emmelkamp 2004). Maar voor de kinderen die zelf in de stad wonen (in Lier) is het dan vooral de grootstad die de typische negatief gewaardeerde stadskenmerken heeft. Hun *eigen* woonomgeving situeren de kinderen aan de aangename kant van de tweedeling.³⁰ Dat kan relatief makkelijk omdat Vlaanderen eigenlijk een groot verstedelijkt weefsel is geworden. Daardoor zien ook kinderen duidelijk de relativiteit van het onderscheid tussen stad en platteland in.

Stad en platteland: een relatief onderscheid

Veel kinderen die aan de rand van de stad wonen, vinden niet echt dat ze 'in de stad' wonen:³¹

Sophie: Nee, wij wonen echt buiten 't stad, echt zo tegen het platteland. Zo echt zo ook in het groen en ...

Lena: En 't kerkhof...

Marie: Da's toch groen!

³⁰ Dat was erg duidelijk in hun discours over stad en platteland, ondanks de nochtans uitgesproken geografie van risico die de kinderen over Lier construeren (zie 5.4.3).

³¹ Vergelijk met de tweede Vlaamse Kliksonsenquête, waarin drie op vier van de deelnemende kinderen zeiden in een dorp of op het platteland te wonen, en slechts één vierde in een stad (nog geen 10% in een stadscentrum). Hoewel de enquête proportioneel te weinig minder gegoede kinderen bereikte, wijzen deze cijfers toch ook op een inschatting van de eigen buurt als vertrouwd en dus niet al te zeer urbaan. Voorlopig werkrapport, blz. 11-12. Rapport downloadbaar op <http://www.kinderrechten.be/subsites/volwassenen/home.asp>.



(gelach)
(Lier MS)

De relativiteit van stad en platteland was vooral voor de kinderen in de middelbare school van Ternat zeer duidelijk:

Seppe: Er staan wel bushaltes en wij kunnen ook gemakkelijk de trein nemen. Maar het is niet echt, het is geen stad. Het is een klein gemeenteke zo.

Amber: Maar wij wonen niet echt op het platteland, maar we wonen echt ook niet in een stad. We hebben wel veel groen rondom ons, want wij wonen zo, ge weet wel, als hier zo een huis is, dat kaderke, dan wonen wij daar zo in zo. Snap je?

M1: Ja. En in die zin heb je zo wat sfeer zo, als op het platteland. Maar je zegt 'eigenlijk is dat niet echt platteland'. Waarom niet?

Amber: Maar omdat het aan de overkant helemaal druk is [in Liedekerke, waar Amber woont]. Dan heb je de schaatsbaan, je hebt het zwembad, ge hebt een cafeeke, ge hebt een bushalte, ge hebt een ... Het is eigenlijk tussen de twee iets vind ik.

(...)

Kaat: Ge hebt zo echt van die dingen dat er tussenin vallen.

Ook op het platteland zijn voorzieningen niet altijd ver weg.

Seppe: Maar ik woon op een straat. Hier wonen wij, dan onze buren, dan woont daar niemand tussen. Schuin over ons is een bakker. Brood, geen probleem. Hier is een huis, hier ook een huis. Dan is er hier een kruidenierszaak. Het huis daartussen is een gewoon huis, en het huis daarnaast is een slagerij.

(Ternat MS)

5.2.2 De beleving van de publieke ruimte

Omdat in de woonomgeving van veel kinderen zowel veel groen en rustige plekken als 'stedelijke' infrastructuur te vinden is, kan die woonomgeving heel wat mogelijkheden bieden. Waar de straat voor de wat jongere kinderen in de eerste plaats een plek is van spel en avontuur, is ze bij kinderen van 13 jaar al veeleer vooral een sociale ontmoetingsplaats geworden. De 'ideale' betekenisvolle publieke ruimte verschuift dus stilaan van een ruimte met veeleer rurale kenmerken naar een omgeving die eerder urbaan van karakter is. Als activiteit in de publieke ruimte is verplaatsing voor kinderen heel vaak een sociaal gebeuren. Daar hebben we eerder al uitdrukkelijk op gewezen. Kinderen houden ervan samen op weg te zijn omdat ze dan kunnen babbelen en ervaringen uitwisselen.

Bewegen door de publieke ruimte stelt echter ook een aantal risico's, waarop we verder in dit hoofdstuk (5.3 en 5.4) dieper zullen ingaan; maar eigenlijk wordt een publieke ruimte altijd maar geleidelijk aan tot een vertrouwde ruimte gemaakt.

Vertrouwd leren worden met routes en de omgeving

Dat is soms een duidelijk leerproces. De overgang van de lagere naar de middelbare school impliceert vaak een groeiende zelfstandigheid in de verplaatsingen. Vijf van de zes kinderen uit de basisschool van Lier zullen volgend jaar met de fiets naar de middelbare school gaan, de zesde te voet.

M1: Zeg en gij, want gij gaat verhuizen hé.



Robin: Ja, ik ga naar mijn papa dus. Ja, de school is acht kilometer. Eén rit bedoel ik. Heen en terug dan dus, ja, dat is ongeveer 16 km, maar dat gaat wel. (...)

M1: Zeg, en je weet de weg al naar uw school?

Robin: Ja, ik moet dat elk weekend doen van mijn papa. Spijtig genoeg.

M1: Je moet al oefenen of wat, van uw papa?

Robin: Ja, ik zeg maar 'ja, ik ken die weg al.' 'Ja, maar doe toch maar...'

M1: Zeg, en gaat hij dan mee, uw papa? Of ...

Robin: Nee nee, ik ga alleen natuurlijk hé. Papa is al heel vroeg gaan werken vanaf zes tot vijf uur.

M1: Ah, en dan moet jij laten zien dat je de weg al kent?

Robin: Ja.

Thomas: Ik moest dat vroeger een jaar doen met mijn papa. Van het eerste leerjaar kwam ik helemaal van Kessel naar hier. En ik moest dat dan heel het kleuterklasje met mijn fiets doen.

M1: Samen met de papa bedoel je?

Thomas: Ja, en dan moest ik dat heel heel hard oefenen, en dan pas kon ik dat alleen.

Het is vaak door samen met vrienden op weg te zijn dat kinderen routes of hun buurt beter leren kennen en de 'vertrouwde' buurt gaandeweg steeds groter wordt (cf. Christensen 2003). Kinderen steunen elkaar daarin ook. De overgang naar een nieuwe school en de nieuwe route die dan moet aangeleerd worden, illustreert dit opnieuw goed. Sommige kinderen verkennen die weg vooraf eens met hun ouders, worden geholpen door oudere broers of zussen, of verkennen de weg samen met hun klasgenoten.

Bert: Ik ben ook altijd in Lier naar school geweest en ik mag al van mijn eerste leerjaar met de fiets naar school. En dat is toch wel zeven kilometer.

Gs/Ms: Amaai.

Bert: Maar dan de eerste dagen dan begeleiden die u met de fiets mee naar school.

M1: Maar was dat uw mama en uw papa die u begeleidde of iemand anders?

Bert: Mijn broers.

M1: Ah, uw broers. En die zijn ouder?

Bert: Ja, die zitten allebei op een universiteit.

(Lier MS)

Lena, die vroeger naar een dorpschool ging, moest een heel andere kant op toen ze naar de middelbare school in Lier kwam. Maar die nieuwe route vond ze geen probeem: "In de zomer met een paar vriendinnen hier heen gereden... Zo moeilijk is dat niet." Ook Lena's klasgenoot Jelle ging van een dorpschool naar het verderaf gelegen Lier, en schakelde daarbij over van de fiets naar de bus.

Jelle: Allee, voor dit jaar kwam ik eigenlijk bijna nooit in Lier. Dat was misschien één keer op een jaar dat ik hier kwam.

M1: Dus voor u was dat helemaal nieuw.

Jelle: Ja.

M1: En hoe heb je dat dan ontdekt hoe je met de bus moest?

Jelle: Ja, euh, ... Evi, hier in de klas, die kwam ook met de bus, die stapt aan dezelfde halte op. Maar de eerste dag had ons mama mij dan weggebracht en komen halen. En dan wist ik dat zo wel ongeveer.

(...)



Marie: Bij mij is dat ... Mijn broer die zit al hoger en zo, en die heeft dat dan ook eens uitgelegd en ik ben mij zo hier met mijn papa gaan inschrijven, en dan hebben we dat eigenlijk ook al eens gedaan zo met de fiets. Maar ik reed in het begin van het jaar ook met een andere vriendin mee en die kende dat dan ook van haar broer, dus, dat was, ja ...

M1: Je had allemaal bekenden.

Marie: Ja.

(Lier MS)

Onbegeleid door volwassenen, maar wellicht toch samen met leeftijdsgenoten op weg mogen is een belangrijk deel van het ervaring opdoen met de publieke ruimte. Kinderen helpen elkaar onder meer ook om het openbaar vervoer te gebruiken, wanneer ze (met de fiets) een technisch probleem hebben, ze geven elkaar moed in het donker, en voelen zich veiliger in het verkeer als ze niet alleen zijn. Ook meer in het algemeen voelen kinderen zich veiliger als ze samen met anderen op weg zijn (zie ook 5.4): dat valt des te meer op als je niet gewoon bent om op je eentje onderweg te zijn en uitzonderlijk toch alleen bent.

Lotte: Maar ik heb ook al eens gehad dat mijn zus, die was veel te laat uit de klas en ik was al ginder en ik dacht zo: oei, mijn zus waar blijft die nu. Want ik ben dat zo gewoon om met haar te stappen. En dan die vriendin die met ons altijd meestapt die was er ook niet. Ik was alleen aan het stappen. En dat was wel wat akelig omdat, daar is zo een smal straatje... En dan is dat wel raar als je niet kan babbelen. Het is al eens gebeurd dat ik daar alleen was, maar ik was dan bijna eens aangevallen door zo iemand zo, allee, ik weet niet. Zo iemand die wou mijn tas afpakken of zo en ik vond dat toch maar raar. Die liep achter mij aan. Ik was zo snel de muziekschool binnengelopen en naar boven gegaan, dus... ik had wel geluk. Dus ik vind dat toch niet zo leuk, alleen gaan.

(Lier BS)

Eens een route goed gekend is, wordt ze ook als veiliger beschouwd. Tijdens de tweede sessie spraken de kinderen uit de (Lierse) middelbare school over wat lastig ('ambetant', 'vies') is vaak over het donker en over sociale onveiligheid (zie 5.4), maar *niet* als het ging over 'onderweg zijn naar school'; dan ging het dan veeleer over het verkeer of het weer. De route naar school is immers een vertrouwde route die dagelijks wordt genomen en daarom in sociaal opzicht vaak minder bedreigend wordt.

Behoren tot je woonomgeving

Door met de fiets of te voet op weg te zijn, maak je een buurt of een route tot een plek of weg die je eigen is. Door ergens op een informele manier rond te lopen of te fietsen, in de buurt te spelen en er te kunnen rondkijken, wordt een gevoel van behoren, van thuis-zijn gecreëerd. Vaak past dat gewoon in het onderweg babbelen en samenzijn van kinderen, dat voor hen doorgaans veel centraler staat dan de verplaatsing op zich. Een route die kinderen samen hebben genomen, wordt zo een vertrouwde route die kinderen blijven nemen.

M1: en wat is uw lievelingsplekske?

Eva: Het mijne? Ik ga het liefst altijd met mijn vrienden en zo, Saartje, Lien en Lotte, die waren bij mij, en een vriendje van mijn broers, en dan zijn we gaan wandelen, met een buggy, en dan nog een hond en dat was eigenlijk wel heel leuk. En ik ga altijd die weg die wij toen hebben gedaan, die doe ik wel vaak met de fiets en zo.

(Lier BS)



Te voet, met de fiets, step of skates onderweg zijn biedt heel veel mogelijkheden om zo de eigen buurt te verkennen en een dergelijke, op zich doelloze 'informele mobiliteit' te koppelen aan spelen en gewoon wat rondkijken. Onderweg zijn met de auto, bus of trein kan een dergelijke ervaring van de buurt niet bieden.

Sophie: Ja, wij hebben zo een buurt waar dat je zo heel veel kleine straatjes hebt en zo. Daar is ook heel veel groen, dus als je wil kan je heel gemakkelijk bij ons gaan wandelen. Desnoods loop je een paar meter verder en je gaat op het kerkhof ne keer.

M1: Als je dat tof vindt.

Sophie: Ja, iemand gaan bezoeken of zo.

Marie: Bij ons, zo een beetje daarnaast is dat zo allemaal heel rijke huizen en grote villa's.

M1: Belletje trek.

Marie: Ja, ik deed dat vroeger daar altijd met mijn vriendin, en dan kwam ik daar zo, triing...

Sophie: of zo gras in die mensen hun bus doen.

Marie: ik deed dat met koekjes!

M1: Het is gewoon leuk om daar te gaan rijden?

Marie: Ja, en het is ook leuk om al die huizen te zien. Amaai, die hebben een mooi huis en zo.

(Lier MS)

Omdat het rustiger is op het platteland, krijgen kinderen daar soms ook makkelijker een groter territorium waar ze die informele mobiliteit kunnen beleven, waar ze zich op hun eentje vrij mogen in bewegen. Zo vertelt Thomas over zijn groeiende actieradius naarmate hij ouder werd:

Thomas: Maar bij mij was dat heel handig. Eerst mocht ik gewoon in de tuin, wij hadden een bangelijk grote tuin vroeger, echt, maar echt keigroot, dan kon je echt overal naartoe gaan, naar weitjes en zo, en dan mocht ik alleen nog maar op de straat en na een tijdje was dat ook wel saai, en dan moest ik echt zo... dat ge echt weet, die oppervlakte mocht, en hier is dan een heel drukke straat [als grens]. En na een tijdje had ik dat echt overal verkend door de bossen, door de weitjes, en dan mocht ik echt zo hélemaal tot daar, dan hier was dan nog een heel groot stuk en helemaal zo en helemaal zo...

M2: Wordt dat zo echt gezegd van 'tot daar mag je komen, en tot daar'?

Thomas: Ja, dat was afgebakende weg. Maar ik ben daar eigenlijk nooit echt helemaal tot ginder gegaan, want ik had eigenlijk een heel groot territorium omdat ge op het platteland woonde, en daarna, als ze mij dan betrapten op die weg, was dat wel straf.

M1: Ah ja. Het was groot genoeg.

Thomas: Ja. Ik had soms te veel.

(Lier BS)

Een rustige buurt hebben waar veel groen is en niet zoveel autoverkeer is, stimuleert informele mobiliteit, en zal daarom wellicht ook andere autonome verplaatsingen haalbaarder maken en de toelating van ouders ervoor vergemakkelijken.³² Maar ook kinderen ervaren dat hun woonomgeving

³² Wanneer ouders zien dat hun kinderen zich in hun vrije tijd goed uit de slag trekken met de fiets, kan dat een reden zijn om hen bijvoorbeeld ook toe te laten om hun verplaatsingen naar school met de fiets te maken (zie ook 6.1).



meer en meer dichtgebouwd wordt. Dat creëert meer verkeer in de straat, en minder mogelijkheden voor informele speelplekken en informele mobiliteit.

M1: Zeg, kan iedereen fietsen in zijn straat?

Marie: Ja, natuurlijk.

Lena: Ja, op het straat.

Bert: Bij ons is dat wel plezant want wij hebben daar een zandweggeske...

Sophie: Wij hebben een doodlopende straat.

M1: Een zandweggeske, een doodlopende straat...

Jelle: Bij ons was dat keirustig want wij woonden in het voorlaatste huis van de straat maar nu hebben ze dat verkaveld. Nu zijn ze daar huizen aan het bouwen.

Marie: Ja. Bij ons ook.

Sophie: Nu word je het eerste huis of wat?

Jelle: Nee, nu worden we het vierde laatste huis. Voorlopig hé. Het wordt het achtste laatste.

Marie: Naast ons was daar vroeger een oude boerderij en nu, omdat die man dood is, dan is dat gebouw, hebben ze dat daaraf gedaan en dan komen daar nu allemaal nieuwe huizen.

(Lier MS)

De kinderen verbinden in dit fragment het kunnen fietsen in eigen straat meteen met de ideale omstandigheden die daar in hun geval bestaan (een zandwegje, een doodlopende straat), of bestonden (tot de buurt verder verkaveld werd).

Kinderen die zich op een vrije, informele manier door de ruimte kunnen en mogen bewegen, hebben zo ook de gelegenheid om op een vrije, informele manier in hun buurt te spelen. In Wambeek spraken de kinderen bijvoorbeeld over spookhuizen, die aantrekkelijk zijn omdat ze wat griezelig zijn en de verbeelding stimuleren. Ook kampen en een 'mini-mijn' – een met enkele buurjongens uitgegraven ondergrondse gang – werden vernoemd als dergelijke informele speelplekken. Die hoeven fysiek weinig aantrekkelijk te zijn: het gaat vaak om restruimtes die er veeleer verlaten bij liggen. Maar ze zijn interessant omdat kinderen ze tot een 'eigen' plek kunnen maken: door fantasiespel, omdat deze plaatsen buiten het (toe)zicht van volwassenen liggen, of omdat ze, zoals kampen, door kinderen zelf werden gemaakt. Vooral jongens houden van informele speelplekken, waar ze zomaar naartoe gaan en waar ze niet door volwassenen in het oog gehouden worden.

M1: Ja. Wat is jouw favoriete plek? Iets waar je graag naartoe gaat.

(...)

Wannes: Naar de gesaboteerde kraan.

M1: Waar is dat?

Wannes: De dijk bij de vaart.

(...)

Wannes: Dat is een kraan en die kan niet meer rijden, die is gesaboteerd, en ik zit daar graag op... Ik heb twee lievelingsplekken: die kraan, en de zandberg.

M1: De zandberg?

Wannes: Ze noemen het zandberg, zo noemen wij dat. Dan pakken wij ons wapens en dan gaan wij zo oorlogske doen. Maar je moet oppassen voor distels.

M1: Dat is pijnlijk.

Eva: Vertelt nu eens uw verhaal.



Thomas: Ja, mijn lievelingsplek is: ge hebt de IJzeren Brug hé, dan, ga je hier de dijk op, en dan komen hier twee weggetjes samen. Hier heb ik dan een geheime weg gemaakt, en hier is dan zo een berg...

M1: Nu weet iedereen het.

Thomas: Ik weet niet of die nog bestaat. Ik ben er al keilang niet meer geweest. En daar is dan zo een klein hutje. Met een bank en een soort van bed met heel veel kussens. En toen ik er was, was dat daar al. Dus ik heb dat niet gemaakt. Maar het is daar wel heel leuk. Want ik heb daar de eerste keer een kus gedaan, maar toen was ik nog heel klein, toen was dat met die mama, maar die mama stond wel op de dijk, wij waren weggevlucht.

M1: Ah ja, de eerste kus...

Thomas: Daarna ben ik nog drie keer teruggekomen, maar met drie verschillende meisjes.

(Lier BS)

Sommige kinderen verwijzen eerder naar de tuin als hun favoriete plek, maar zorgen er toch weer voor dat ze een eigen, tegen indringers beschermde plaats creëren.

M1: Ah ja. En uw lievelingsplek?

Lotte: Bij mijn oma in... die heeft een tuin... achter een boom, en daarin hebben wij een kamp gebouwd.

Eva: Bij mijn neef en mijn nicht in Sint-Amands. Die hebben ook zo een boomhut maar wij hebben daar zo een kamp van gemaakt van de gabbers. Dat is eigenlijk keileuk want dan kan je zo in een boom klimmen en zo en wij hebben daar zo een soort fort van gemaakt.

M1: Een gabberkamp.

Eva: Ja. Dat is keileuk. ... Dan heeft die daar dan zo een touwtje gemaakt met een bel. En als je daar dan over struikelt, dan gaat die bel en dan weet je: oei, alarm! Er zijn indringers. Maar als je daarover valt, dan val je op een houten ding.

M1: Ah ja. Goed.

Wannes: Wij hebben ook een kamp. Wij zitten daar vaak.....

(Lier BS)

Voor veel kinderen zijn de eigen kamer thuis ("thuis, achter de computer") of de (eigen) tuin favoriete vrijetijdsplekken. Dat zijn ook 'eigen' plekken van kinderen. Maar zoals de speelse vraag van Julie hieronder suggereert, stelt de kwestie van (autonome) mobiliteit zich dan überhaupt niet meer:

M1: Wat is uw favoriete plek? Denk daar eens over na.

Jelle: Thuis.

M1: Thuis, ja. Hoor ik daar.

Jelle: Ik kom nooit ergens anders.

Sophie: Mijn kamer.

Julie: Moogt ge daar alleen naar toe?

(gelach)

(Lier MS)

De 'privatisering' van de vrije tijd van kinderen kan op een dubbele manier hun vrije, autonome of informele mobiliteit terugdringen: wanneer vrijetijdsbestedingen worden geprivatiseerd in aparte, georganiseerde 'kinderdomeinen' (muziekschool e.d.), waar kinderen heel vaak heen gebracht worden



met de auto; en wanneer kinderen hun (niet-georganiseerde) vrije tijd in belangrijke mate doorbrengen in het eigen huis of de eigen tuin.

Urbane en semi-publieke bestemmingen

Vooraf voor kinderen uit de lagere school zijn spel in de publieke ruimte en de informele mobiliteit die daar vaak mee verbonden is, erg betekenisvol. Het is opvallend hoe de amper één jaar oudere kinderen uit het eerste jaar van de middelbare school een heel wat grotere interesse hebben opgebouwd voor veel meer specifieke bestemmingen, waarvoor meer doelgerichte verplaatsingen nodig zijn. Terwijl jongere kinderen de rust van het platteland appreciëren en er ook effectief veel gebruik van maken, beginnen de wat oudere kinderen zich meer en meer op de stad te richten, en op plaatsen die een urbaan karakter hebben.

Daarbij dient nochtans te worden opgemerkt dat dit (althans op deze leeftijd) géén afwijzen van het platteland inhoudt. Ook de kinderen uit de middelbare school in Ternat, die een duidelijk groeiende interesse hadden voor bijvoorbeeld winkelcentra of festivals, zeiden nog steeds liever op het platteland te wonen en bleven toch een veeleer negatief beeld van de grote stad behouden. Dat Vlaanderen, zoals hoger aangehaald, eigenlijk een groot verstedelijkt gebied is, waar ook het platteland niet zonder infrastructuur of goede verbindingen naar de stad blijft, zorgt ervoor dat het platteland niet zomaar een betekenisloze leefomgeving wordt.

Zoals gezegd is de stad vooral interessant voor de winkels die er te vinden zijn (waarbij de interesses van jongens en meisjes voor het soort winkels uiteenlopen). Verder ontwikkelen kinderen meer en meer interesse voor semi-publieke en op zijn minst in sociaal opzicht urbane plaatsen waar zij in contact kunnen komen met leeftijdsgenoten, en waar zij via consumptie of populaire cultuur een eigen identiteit kunnen uitbouwen: winkelcentra, cafés, optredens, festivals. Behalve omwille van hun volop sociale karakter zijn dit belangrijke plaatsen omdat ze kinderen de gelegenheid bieden om ongesuperviseerd te zijn. Over winkelen zonder haar ouders zegt Sophie:

Sophie: Nee, bijvoorbeeld, als ze dan eens een keer weg zijn, dan, allee ja, dingen van kleding, die ik normaal niet zou mogen dragen of zo, die kunt ge dan wel zo eens passen, eens zien van 'Staat mij dat eigenlijk wel?' en dan, 'wauw, heb ik dat toch dan een keer aangehad.' Dus dan, allee ja, dan kunt ge dat wel doen.
(Lier MS)

Zonder volwassenen op pad zijn is wat dergelijke activiteiten dus aantrekkelijk maakt, en dat hebben ze gemeen met de informele mobiliteit en het informele spelen die vooral eigen zijn aan jongere kinderen. Maar voor de 'nieuwe' interessante plekken in de stad of in winkelcentra is wel een duidelijk meer doelgerichte mobiliteit nodig.

Op het belang van dergelijke bestemmingen en de manier waarop kinderen zich daarheen verplaatsen, komen we meer gedetailleerd terug in Hoofdstuk 6. Zij moeten immers duidelijk gezien worden in het kader van de relatie tussen ouders en hun opgroeiende kinderen.



5.3 Kinderen als weggebruikers: de risico's van het verkeer

De verkeersdrukte en de files kunnen voor de kinderen uit Lier wel eens lastig zijn. Maar een belangrijker en scherper aangevoeld probleem is de verkeersonveiligheid: iets waar kinderen uit alle focusgroepen relatief veel over spraken. Verkeerssituaties kunnen veeleer als lastig of als ronduit gevaarlijk worden gezien, maar er is ook het gedrag van mensen in het verkeer dat onveilige of lastige situaties creëert. Kinderen maken vaak geen scherp onderscheid tussen verkeersonveiligheid en sociale onveiligheid.

5.3.1 Ongevallen onderweg

Dat kinderen kwetsbaar zijn in het verkeer, en dat het verkeer in het algemeen gevaarlijk kan zijn, weten kinderen heel goed. Die verkeersonveiligheid uit zich op een wel heel zichtbare en spectaculaire manier in verkeersongevallen. Daarom zijn verhalen over ongevallen in zekere zin aantrekkelijk om te vertellen en met elkaar te delen.

Eva: Ons papa heeft gisteren een ongeluk zien gebeuren, een jongetje.

Lotte: ja, hij is doodgereden, euh, overreden.

Eva: overreden... Het was een jongetje van negen jaar of zo. Het lag vol bloed. Maar het was niet dood.

Thomas: Mijn moeke heeft dat ook eens gezien. Dat waren dus ouwe mensen en dat bloed stroomde uit zijn kop en die hadden hun schoenen dus uit hé! Eèèk, die hadden hun schoenen uit! Dat is keivies.

(Lier BS)

Thomas: Voor mijn oma haar auto was gewoon een auto in de lucht gevlogen, een paar salto's gemaakt en bang op de grond.

Lotte: Ja, wij hebben al eens een botsing zien gebeuren. Ik toch, toen ik te voet was, met mijn zus. Er waren twee auto's op elkaar gebotst en er was één zo helemaal naar beneden gekomen precies.

Eva: èèh, vies.

Lotte: en het bloed stroomde...

(Lier BS)

Die verhalen zeggen weinig over de eigen beleving van het verkeer. De verhalen over *eigen* ervaringen met 'ongevallen' en het lichamenlijk gevaar dat het verkeer kan inhouden, blijken van een heel andere aard te zijn. Alleen Thomas heeft, onderweg naar school, al een echt ongeval meegemaakt.

Thomas: Hij [mijn papa] laat me nog niet graag alleen gaan, want ik ben één keer een hersenschudding opgelopen en daarvoor ben ik gevallen en echt zo een buil, helemaal...

Maar meestal zijn die eigen ongevalervaringen niet erg ingrijpend. Vaak gaat het om ongevallen die weinig of niets te maken hebben met andere weggebruikers.

M1: Vind jij het soms gevaarlijk?



Eva: Ja. Want ik ben overlaats op de parking dichtbij de muziekschool over kop gevlogen met mijn step en er reed bijna iemand over mij. (gelach) En daar was zo een hele grote plas en ik ben in die plas gevallen. Mijn boekentas van de muziekschool in die plas, helemaal nat.

(Lier BS)

Kobe: Ik kom dat baantje daar af met mijn fiets en ik draai en mijn fiets schuift helemaal zo onderuit. En mijn knie lag helemaal open en mijn fiets die lag zo goed als in de beek.

(Wambeek BS)

Milan: In Ternat is daar zo een bocht. En dat is een heel gevaarlijke want je ziet niets. Daar staan huizen voor. Dan staan al die auto's daar zo direct achter geparkeerd. En ik kwam met de fiets en ik reed daar direct achter en ik keek of er geen auto achter mij kwam en ik zat in die auto [= reed ertegen] en dat deed zeer.

(gelach)

(Wambeek BS)

De groepjes kinderen waarmee wij spraken, hebben maar weinig concrete ervaringen met de fysieke risico's van het 'zich in het verkeer begeven' waaruit zij zouden kunnen putten om verkeersonveiligheid in te schatten. Vaak gaat het over 'bijna-ongevallen'. De moeder van Amber botste in haar auto bijna met Seppe, die met de fiets op weg was naar school.

M1: Jij zegt: als het verkeer héél druk is, neem ik wel eens een andere weg omdat dat dan veiliger is. En jij [Seppe] zegt: als het nu heel druk is, rijd ik daar tussen en dan moeten ze ook maar met mij rekening houden. Is het zoiets?

Seppe: Ja, altijd... Bij mij was die botsing wel mijn fout niet.

M1: Vertel daar eens iets over.

Amber: Maar hij reed in het midden van de straat.

Seppe: Dat is niet waar.

Amber: Jawel, nee, wacht, kijk, hij reed aan de kant van de straat. Mijn moeder wil passeren en hij komt ineens in het midden van de straat rijden.

Seppe: Dat was omdat ik voorbij een blok moest.

M1: En wat deed die blok daar?

Amber: Maar die moest daar staan. Dat is een bloembak.

M1: Ah ja.

Seppe: En toen, die moeder van haar, tût... tût...

M1: Serieus?

Seppe: Ik bijkans van mijne velo gevallen.

(gelach)

Amber: Dat was dan wel uw eigen fout.

(Ternat MS)

5.3.2 Lastige en gevaarlijke verkeerssituaties

Dat kinderen aanvoelen dat zij zwakke weggebruikers zijn, hoeft niet te betekenen dat ze minder aangename verkeerssituaties ook meteen als echt gevaarlijk beschouwen. Smalle wegen of het ontbreken van een fietspad vinden kinderen – althans in een weinig drukke omgeving – veeleer 'lastig' dan echt gevaarlijk.



Milan: Bij ons hé, er is daar zo, ik vind dat een dun baantje en dan zitten die altijd achter u, die auto's en dan kan je die niet voorbijsteken. Dat werkt op mijn zenuwen.

M1: Is dat verkeersgevaar of is het meer dat jij je ambetant voelt.

Milan: Ja, ik voel mij dan héél ambetant. Die zitten zo achter u en als ze u voorbijsteken remmen die dan.

Nathalie: Dan moet je zo precies rapper rijden zo.
(Wambeek BS)

Milan: [Het zou beter zijn] dat de fietsers een eigen strook hebben, want als daar nu een auto achter zit en die fietsstrook is er, dan moet die niet wachten op die fiets, die kan gewoon doorrijden. Maar als daar geen fietspad is dan rijdt die fietser op de baan en moet die auto wachten.

M1: Is dat een voorbeeld van onveilige weg?

Kobe: Nee, gewoon van storen.
(Wambeek BS)

Om die achterliggers door te laten fietst Milan soms het voetpad op:

Milan: En dan meestal ga ik dan het voetpad op. Want anders, ja, zitten die zo achter mij.

M1: Dan rij jij even het voetpad op?

Milan: Ja.

M1: Wat jij niet zou mogen zeg maar. Maar je doet dat even vlug zodat die andere voorbij gaan.

Kinderen maken al fietsend wel vaker gebruik van het voetpad (iets wat we ook voortdurend zagen bij de lagere school in het centrum van Lier). Dat doen ze niet zozeer omdat ze het verkeer op de weg te gevaarlijk vinden, maar omdat dat in sommige omstandigheden handiger is.

Seppe: Maar soms, als hier zo een file is van auto's en tuut, tuut, tuut, dan spring op ik het voetpad, en dan kan je ervoor.

M1: Ah ja. Op die manier.

Tibo: Soms ga ik ook over het voetpad fietsen.

M1: Dat doe je ook nog.

Tibo: Soms. Als het druk is.

M1: Ja. Is dat dan gewoon om... Waarom doe je dat? Op het voetpad fietsen.

Kaat: Als je je moet haasten. En als er dan zo een file staat, zo, cross cross cross.

M1: Het is niet omdat het gevaarlijk is soms dat je denkt van: ik zal maar op het voetpad rijden. Het is gewoon om snel te zijn. Jij wel? Gewoon om snel te zijn. Ja.

(Ternat MS)

Dat heeft ook wel zo zijn nadelen:

Milan: En ook hé, onze voetpaden liggen veel te hoog. Als je daar af gaat met uw fiets...

Nathalie: Ja!

Ines: En uwe ketting ligt eraf.

Jana: Maar dan moet ge niet op het het voetpad rijden hé.

(Wambeek BS)



Kinderen vinden de herinrichting van de weg, vaak bedoeld om de verkeersveiligheid te verhogen, niet altijd even geslaagd. In Wambeek werd de dorpskom, waarin ook de basisschool ligt, heraangelegd als een zone 30.

Milan: Ik vind dat dat niet gemakkelijk rijdt, die nieuwe wegen.

Jana: Maar dat voetpad toch wel?

Milan: Ja. Maar die nieuwe wegen zijn slecht.

M1: Waarom?

Milan: Omdat, dat rijdt zo veel zwaarder.

M1: Welke soort weg is dat?

Lennert: Dat zijn zo van die kleine steentjes zo.

M1: Ah ja.

Jana: Maar ze hebben dat nu nieuw gemaakt.

Milan: Ja, maar dat ligt wel weer zo!

Jana: Da's voor de auto's. Dat is geen fietspad hé, hier.

M1: En is dat ambetant?

Jana: Ja. Want dan moet je op straat rijden en dan zitten de auto's veel achter u.

Verkeersremmers, die de verkeersassen verschuiven, zorgen ervoor dat je soms midden op de weg moet gaan rijden:

Nathalie: Maar ja. Hier aan het school. Die bocht zo. Waar dat die bloemen staan. Daar staat toch ook zo... Ge rijdt, en dan moet ge zo...

Ines: Ah ja.

Nathalie: Daar denken ze ook niet aan.

M1: Waar denken ze niet aan?

Kobe: Hier is het voetpad en dan hier hebben ze boompjes gezet. Dan moet je daar zo rond... Hier hebben ze allemaal boompjes gezet dat je helemaal zo een toer rond moet doen.

(Wambeek BS)

Dat zijn situaties die kinderen vooral lastig vinden: ze voelen zich op één of andere manier wat weggedrukt in het verkeer, maar beschouwen dat niet als werkelijk gevaarlijk. In een aantal andere situaties ligt dat helemaal anders.

Het verkeer is vooral echt **gevaarlijk** in een *onoverzichtelijke* situatie.

Ines: Ik ga meestal met de fiets naar school. En die madam die zag mij niet en die reed zo juist uit haar oprit. En ik zag die niet want die domme struik stond ervoor. En was ik bijna plat! (gelach)

(Wambeek BS)

Lotte: Wij gaan soms tomaten halen bij mensen die we kennen, die wonen wat verder en dat is zo'n doodlopend straatje, met zo veel bochten met maïs. En als er geen maïs staat, dan is dat ook nog altijd bangelijk omdat er zo'n heel harde hoek is waar je niet ziet, en daar staan ook veel bomen en dan kan je de auto's dus niet zien aankomen. En dan rijd ik gewoon door het veld. Ik vind dat veel veiliger. Dat is wel moeilijker, maar het is wel veiliger.

(Lier BS)



Robin fietst soms door een bos waar een bijzonder onoverzichtelijk kruispunt is. Daarom mag hij daar eigenlijk niet fietsen van zijn ouders, en Robin vindt die plek ook zelf gevaarlijk: "daar hangt nog geen dodehoekspiegel, en die auto's die scheuren daar zo langs die bocht en als je niet oppast, ja, dan ben je nog plat eer dat je thuiskomt" (Lier BS).

Eva: De parking. De parking aan de muziekschool. Als je daar overrijdt, dan zie je de auto's niet aankomen.

M1: Dan zien de auto's je niet; of dan zie jij de auto's niet?

Eva: Euh, nee.

Thomas: Andersom ook wel.

Eva: Ja. Alle twee eigenlijk.

(Lier BS)

Verkeersonveiligheid en onoverzichtelijkheid hoeven niet altijd in grote steden of op drukke wegen gesitueerd te worden. Een klein kruispunt in Wambeek vindt Milan een gevaarlijke plek: om er zelf met de fiets links af te slaan, en omdat auto's soms de hoek afsnijden ('het voetpad meenemen') wanneer ze rechts afslaan.

Milan: Bij mij, bij ons is dat zo een mini-kruispuntje en dan moet ik altijd zo in het midden gaan zo om af te slaan.

Lennert: Ik doe dat niet als ik bij u kom. Ik draai direct af.

Milan: Jij, jij bent wel gevaarlijk hé, als die auto eens gans afdraait, ik heb dat al voorgehad.

Jana: Je moet altijd een grote bocht nemen met uw fiets.

Kobe: Ik doe dat niet.

Lennert: Dat is bij mij ook om de straat op te rijden...

Milan: Ja, daar zie je het, maar bij mij zie je niets.

M1: Dat is gevaarlijk zeg je?

Milan: Ja! Bij mij, als ik dat voetpad direct meeneem. Ik heb dat al eens voorgehad, ik heb dat al eens gezien. Dat die auto, die had héél dat voetpad mee. En dat is gevaarlijk. Als ik daar op sta, ik lig er.

M1: Ik heb hier dat kruispunt getekend. Toon eens hoe dat gaat.

Milan: Hewel. Mijn huis staat hier. En hier kom ik uit. En hier staat een haag. En als hier die auto uitrijdt en hier is het voetpad en hier draait een auto uit, die pakt altijd dat voetpad hier mee.

(...)

M1: Dat kruispunt. Is dat een voorbeeld van drukke weg of is dat eigenlijk een ander probleem?

Milan: Dat is gewoon...

M1: Het is meer gevaarlijk dan?

Milan: Gebrek aan veiligheid, vind ik.

(...)

Milan: Het is omdat je geen zicht hebt dat dat zo moeilijk is.

M1: En is dat dan echt iets waar je je zorgen over maakt op dat moment?

Milan: Ja. Als er daar een auto verkeerd indraait of als hij in het midden indraait of afsnijdt, dat weet je nooit hé. Ik heb er zo al voorgehad!



Die onoverzichtelijkheid – de moeilijkheid om de situatie snel visueel in te schatten – is er ook wanneer het donker is. “Als het dan donker is, dan kunt ge u niet oriënteren”, en vooral loop je in het donker meer risico om te vallen. Voor de kinderen in Wambeek en ook wel die in Ternat is dat het belangrijkste risico dat verbonden is aan onderweg zijn in het donker.

M1: Zijn er dan plaatsen waar er dan te weinig licht is?

Nathalie: Ja.

Milan: Hier aan het kleine schooltje.

Lennert: Ja.

Milan: Daar aan het kleine schooltje daar is geen verlichting als je daar naar beneden draait hé.

Lennert: Ja.

Milan: En dan kan je met je klikken en klakken in de beek liggen.
(gelach)

M1: Is dat iets dat echt een probleem is...

Milan: Ja. Ik vind dat gevaarlijk.

M1: Of is dat eigenlijk wel net zo wat spannend.

Milan: Nee. Spannend is het niet... Hier is er een keer... dat was wel ook omdat die teveel gedronken had, maar er is er hier ene in de beek gesukkeld.

Ines: Ja, en die was dood.

Milan: Maar dat was ook 's nachts hé. En daar is geen verlichting hé. Aan de voetbal, daar is geen licht hé. En die is daar ingetuimd zeker.

(Wambeek BS)

Amber: Als er veel putjes in dat [donker] baantje zijn dan val je. Dan kan je je pijn doen. Je weet niet waar dat je u pijn gedaan hebt. Je kan niet meer rechtstaan. Je vindt uw fiets niet meer. Uw ketting ligt eraf. Dan kan je ook niet meer te voet naar huis hé.

M1: Heb je dat al voorgehad?

Amber: Ja.

Seppe: Hebt gij dan die nacht op straat geslapen?

Amber: Maar nee. Maar dat deed zo pijn en ik zat dan zo geklemd zo met mijn voet tussen die spaken, ik zat daar zo even tussen. En dat was dan ambetant omdat ik dan juist van de turnles kwam en dan oh, ik zat klem maar ik ben er dan toch uitgeraakt. En ik had mijn gsm dan niet mee en zo.

Seppe: En was het toen donker?

Amber: Bijna ja. De zon ging toch onder.

(Ternat MS)

Het is door de omstandigheden vaak moeilijker om de verkeerssituatie in te schatten:

M1: Wat vind jij zo eng aan de donker?

Robin: (...) Vooral die auto's, als die met hun pharen zo voor u komen dan kan je niet meer uitwijken want dat staat in uw ogen, en dan rijdt je tegen een paaltje of zo.

(Lier BS)

Ook wanneer het slecht weer is wordt het overzicht op de verkeerssituatie makkelijker verloren, nog los van de moeilijker rijomstandigheden (“Maar dat is wel gevaarlijk als het regent want je kan wel slippen” – Lotte, Lier BS). Als het regent of sneeuwt komt die neerslag bij het fietsen soms in je ogen, en



sneeuw houdt vooral voor fietsers veel gevaren in. Ook nadat allang gestrooid is voor auto's blijven fietspaden soms glad:

Sophie: Sneeuw. Zo twintig centimeter hoog. Zo om de vijf botten zo tegen uw dynamo liggen schotten dat die sneeuw eruit gaat. En dan zo die brug op proberen te geraken, en dat ligt dan zo vol met ijs, en dat is zo een keigladde brug, ge kunt die zelfs niet te voet opgaan...

Lena: De IJzeren Brug.

Sophie: Dat is keigevaarlijk. En dan schuif je van boven op die brug. En dagen later, al die sneeuw is gesmolten maar dan heb je zo een wand dat als je zo op de brug rijdt dat die treinen u niet doodmaken, of voor wat dient dat ding...

Jelle: Die kracht zuigt u mee.

Sophie: Ja. Maar dan heb je zo een schaduw van die muur en dan ligt dat daar ook nog dagen later gewoon met ijs en zo en dan moet je op zo een klein stukje, maar je hebt dan zo tweerichtingsverkeer en dat is dan zo kei ambetant. Want dan moet je op dat ijs liggen rijden en dan val je.

(Lier MS)

Door abnormale situaties, zoals de niet opgeruimde sneeuw op het fietspad, lopen fietsers soms al te zeer het risico in contact te komen met veel snellere en 'machtigere' voertuigen zoals auto's of vrachtwagens. Kinderen omschrijven niet alleen onoverzichtelijke situaties als gevaarlijk, maar ook *situaties waarin hun kwetsbare positie als weggebruiker*, die meestal gewoon als 'lastig' wordt ervaren, *op een zeer evidente of acute manier tot uiting komt*. Omdat wegenwerken stilliggen en er tijdelijk geen fietspad meer is langs de drukke Antwerpsesteenweg in Lier moeten Bert en Marie met de fiets op de weg zelf rijden.

Bert: en nu ligt daar geen fietspad meer. Alleen zo'n boordje...

Marie: Nee, da's keivervelend. Omdat die maker failliet is, die boord is weg eigenlijk, en dan staan hier altijd auto's. Als je dan op de weg rijdt, al die auto's tuut tuut, en gij dan rrrr! Da's echt vervelend. Maar dat is omdat die maker failliet is.

Bert: Dat is ook keigevaarlijk, want er is daar zo'n randje en als je daar dan uitschuift en je ligt op de baan en er komt een auto die niet kan stoppen.

Marie: En dan staan daar ook auto's geparkeerd en dan kan je niet uitwijken omdat je dan tegen die auto botst, en dan moet ge dan kiezen, die auto of die auto.

(Lier MS)

Datzelfde contact tussen sterke en zwakke weggebruikers is er ook in meer dagelijkse verkeerssituaties.

Robin: Ik ga met de gocart of met de fiets. Het is wel gevaarlijk als je met de gocart gaat want je mag niet op de weg want die baan is nogal redelijk groot en als je het fietspad neemt, dan is dat zo smal dat je bijna half op de weg staat en half op het fietspad. Dus ik vind dat ze de fietspaden een klein beetje mogen vergroten.

Eva: voor de gocart!

(Lier BS)

Bij het oversteken van een drukke weg is het contrast tussen zwakke en sterke weggebruikers, tussen kinderen en auto's, bijzonder zichtbaar. Ook ouders zijn vaak erg bezorgd over het oversteken van een



drukke weg. Anders dan de kinderen zelf kunnen ze dat een reden vinden om de fiets in dat geval maar helemaal aan de kant te laten.

Amber: Mijn meter woont in Roosdaal en ik woon in Liedekerke maar ze heeft dat niet graag omdat ik dan de Pamelsestraat moet oversteken.

M1: Ah ja. Gewoon omwille van één straat?

Amber: Maar het is daar gevaarlijk...

(...)

Kaat: Ik denk dat ik weet waarom ze niet graag hebben dat ik naar de manege fiets want ik moet drie drukke straten over.

M1: Jij moest er één over en jij moet er drie over.

Kaat: Dat is toch redelijk druk.

(Ternat MS)

Een drukke weg oversteken is een klassieke gevaarlijke verkeerssituatie voor kinderen, en dat vinden zij zelf ook, al kan het tegelijk 'lastig' en 'gevaarlijk' zijn.

Bert: Ik vind ook, als je moet oversteken, je moet het altijd afdwingen. Er is niet gemakkelijk iemand die stopt om u over te laten.

Lena: Twee euro.

Julie: Twee euro? (gelach)

Lena: Wij rijden soms op een lange straat en op het einde moet je een drukke baan over en er stopt echt nooit iemand. En dan moet je daar zo tussen gaan wringen. Soms zit je zo bijna onder een auto.

M1: Zo een bordje zoals jij zegt: je krijgt twee euro als stopt. (gelach) Dus dat is minder tof. En is dat alleen met uw fiets of?

Lena: Ja, bij mij wel. Sommigen gaan gewoon over en dan hebben die chance dat er gene aankomt en als jij wil oversteken komt er wel ene aan.

(Lier MS)

Bert: Ik moet zo een baan oversteken en dat vind ik ook altijd onplezant. De mensen laten u nooit over.

(Lier MS)

Hiermee zijn we meteen beland bij de tweede grote reden waarom kinderen zeggen dat het verkeer voor hen wel eens een probleem vormt: naast de fysieke *verkeerssituatie* (smalle wegen, onoverzichtelijke kruispunten, onberijdbare fietspaden,...) is er immers het *gedrag* van wie zich in het verkeer begeeft.

5.3.3 Verkeersgedrag

Kinderen spreken over het (gevaarlijke) verkeersgedrag van *anderen*, voornamelijk autobestuurders, veeleer dan over zichzelf.

Seppe, één van de kinderen die duidelijk al zijn plaats had opgeëist en verworven in het verkeer, had op de stelling "het is soms gevaarlijk in het verkeer" wel als reactie: "*ik* ben gevaarlijk voor het verkeer" (Ternat MS). Vanaf ongeveer tien jaar beginnen kinderen de verkeersregels die ze hebben geleerd, en die ze tot dan toe ook vaak nauwgezet hebben toegepast, flexibeler te interpreteren (Lupton & Bayley



2002). De eerder geciteerde discussie over hoe links afslaan op een kruispuntje in Wambeek en de praktijk om over het voetpad te fietsen om het tragere autoverkeer voorbij te gaan, zijn daar getuige van. Over eigen onoplettendheden hadden de kinderen het haast nooit, al wees Marie er wel op dat het soms veiliger is om niet alleen op weg te zijn: “als je bijvoorbeeld met twee bent dan kan de andere nog zeggen dat het rood is maar als je met één bent dan...” (Lier MS).

Sommige kinderen trekken zich niet zoveel aan van de verkeersdruk; anderen proberen de drukte te vermijden. Ze zorgen ervoor dat ze altijd verkeerslichten hebben om drukke straten over te steken, of ze maken een omweg:

Simon: “Als ik dat wil kan ik eens een ommetje maken.”

(...)

Kaat: Als ik met mijn fiets langs de Stationsstraat ga. Maar dat is heel druk, dus dan ga ik altijd langs [de rustiger wegjes langs] die heuvels hier.

(Ternat MS)

En hoewel het bijna altijd de bestuurders zijn van auto's of bussen en vrachtwagens die als lastig en gevaarlijk worden beschouwd, kunnen ook fietsers af en toe een gevaar betekenen voor het verkeer – al wordt dat gedrag weer al lachend toegeschreven aan ‘de anderen’:

Sophie: “Soms is het wel eens gevaarlijk in het verkeer”. Oh ja, wij hebben altijd wel voor, als zo een paar gekken voor u uit rijden en die gaan een paar gevaarlijke stuntjes uithalen dan is dat natuurlijk altijd wel gevaarlijk.

Lena: Na het school dan... Sint-Ursula [de secundaire school die vlak naast de middenschool ligt waar de focusgesprekken plaats hadden] en het college zijn dan gelijk uit, en al die velo's die doorrijden,...

M2: Het zijn eigenlijk de fietsen die gevaarlijker zijn dan de auto's. Dan toch.

Lena: Ja, soms wel.

Marie: Van Sint-Ursula. Dat zijn de gevaarlijke. (gelach)

M2: Het zijn altijd die andere.

Marie: Wij zijn de goeie. (gelach)

(Lier MS)

Hoewel kinderen in hun eigen verkeersgedrag stilaan eigen inschattingen van de verkeerssituatie beginnen te maken en de verkeersregels wel eens overtreden of flexibel interpreteren wanneer hen dat goed uitkomt, staan ze bij dat eigen verkeersgedrag weinig stil. Dat is helemaal anders voor het gedrag van andere, volwassen weggebruikers. In de hierna volgende uitspraken over bepaalde autobestuurders zetten kinderen zich duidelijk af tegen die weggebruikers waarmee zij zich – al was het maar omdat ze *kinderen* zijn – niet mee willen en kunnen vereenzelvigen: ‘roekeloze chauffeurs’, ‘kinderen die achttien zijn en stoer willen doen’, ‘een johnnybakske’, ‘een hele domme auto’... Ook op wielertoeristen hebben kinderen het duidelijk niet begrepen. De uitspraken van kinderen worden hier enerzijds wat aangedikt of spectaculairder gemaakt (zie ook de verhalen over ongevallen), omdat ze daarmee kunnen ‘scoren’ in de context van een focusgroep (cf. supra: 1.2.1). Anderzijds toont dit nu juist hoe kinderen zich in hun conversaties een eigen, gedeelde interpretatie van verkeersonveiligheid creëren, waarbij zij zich als categorie (‘kinderen’) afzetten tegen het gedrag van (sommige) volwassenen, en waarbij het hun kwetsbare positie tussen andere weggebruikers is die deze interpretatie vormgeeft.



Dat het vooral auto's zijn die gevaarlijk zijn in het verkeer hoeft niet te verwonderen. Als kinderen alleen op weg zijn is dat met de fiets, te voet, of bijvoorbeeld met de step. Zij verkeren dan in een duidelijk zwakkere, kwetsbaardere positie, die zij bijvoorbeeld sterk aanvoelen als ze een drukke weg moeten oversteken (zie hoger). Dat is des te duidelijker als ze geconfronteerd worden met nog grotere voertuigen. De feitelijke overmacht van auto's en grotere voertuigen associëren de kinderen makkelijk met asociaal gedrag: 'die doen dat expres', 'die denken dat ze het zijn':

M1: Zeg, en wat doen vrachtwagens? [tijdens de brainstorm in sessie 2 als 'lastig' genoemd]

Wannes: Die zuigen u naar binnen.

Thomas: Ja. Die zuigen u echt naar binnen. Als die voorbij u rijden is dat zo....

M1: Dat die u zo meepakt?

Wannes: Ja. Die doen dat expres hé. En die Hollanders met hun caravan.

Thomas: Ja, die doen dat keihard expres.

Wannes: Die doen dat expres.

Thomas: ja, die rijden naast dat fietspad en dan is dat echt zo een keiharde wind, dat ge...

(spreken door elkaar)

(...)

Wannes: En bussen, die [= de volwassenen] vinden bussen beter, maar bussen zijn keigevaarlijk op de weg. Als ze aan het rijden zijn.

Thomas: Ja, die draaien zo keiraar!

Wannes: Je moet als fietser zelfs stoppen als je op het fietspad aan het rijden bent. Die rijden u soms omver.

Thomas: Ja. En die denken dat ze het zijn want die, als ze dan niet doorkunnen is dat zo 'puut, puut'.

(Lier BS)

Sommige autobestuurders zijn onvoorzichtig; de bij alle fietsers welbekende problematiek van geparkeerde chauffeurs die hun portier opengooien wordt ook door de kinderen aangehaald.

Thomas: Openzwaaiende portieren!

Gs/Bs: Ja, amaa!

Lotte: Dat heb ik ook al meegemaakt.

(Lier BS)

Wannes: Ik heb bijna ook al eens een ongeluk gehad. Ik was aan het rijden, ik moest de Vismarkt over en ik keek er even naar en er was een gast en die doet gewoon zijn portier open. Ik was er bijna tegen.

(Lier BS)

Robin: Ik vind het wel een beetje gevaarlijk eigenlijk ook met de fiets want je hebt mensen die echt, ik heb dat eens voor gehad, ik kwam terug op de baan en er kwam een auto en die had mij al gezien. Dat kan niet anders. En die deed zijn deur open en ik heb nog juist op tijd kunnen remmen of anders lag ik al over die zijn deur. Dus...

(Lier BS)

Het gaat niet alleen zomaar om 'onvoorzichtigheid' maar ook eenvoudigweg om roekeloos en agressief rijgedrag:



Lotte: En er zijn sommigen die zich keirap parkeren!... Auto's die veel te rap parkeren. Die komen er zo ingevlamd. Zo vlak voor een auto remmen, en als ge daar dan naastloopt dan hebt ge wel wat schrik.
(Lier BS)

M1: "Soms is het wel eens gevaarlijk in het verkeer."

Kobe: Ja, soms zijn er zo van die roekeloze chauffeurs. Soms van die kinderen die achttien zijn en die willen stoer doen. Met hun wagen, vrrr, vrrr.

Lennert: een Johnny.
(Wambeek BS)

Milan: Hewel, dat was zo eens in Kapellen. En ik was daar met mijn mama aan het fietsen. En daar was zo een johnnybakske, zo helemaal uitgebouwd, die rijdt zo helemaal achteruit. Zo zonder naar iemand te kijken. Die draait zich zo en ik was aan het fietsen hé en ik slip en die mijnheer die wou doorrijden en ik ben van mijn fiets gestapt en ik heb gezegd: je moet oppassen want dat is heel gevaarlijk. En mijn mama zo: ja, kom maar terug, kom maar terug. En ik vind dat gevaarlijk. Als die zo een beetje zot doen. Die rijden gewoon achteruit zonder te kijken, allee jong.
(Wambeek BS)

Bert: Dan zijt ge zo op een smal weggetje en dan komt er een auto in de tegenrichting maar de chicste auto's die gaan meestal niet opzij. Dan moet je zelf opzij gaan en dan zijn ze zo aan het bellen [=toeteren] en dan moet jij opzij gaan, en dan rijden ze bijna tegen u en dan zijn ze kwaad op u.

Marie: Trouwens, de minder chique auto's zijn veel voorzichtiger.

Bert: Ja, die zijn veel hoffelijker. En ik vind ook als je moet oversteken, je moet het altijd afdwingen. Er is niet gemakkelijk iemand die stopt om u over te laten.
(Lier MS)

Chauffeurs worden dus ook soms egoïstisch genoemd.

Ines: Als je met de fiets bent en je rijdt naar school bijvoorbeeld, en daar staat nu een hele domme auto zo juist vlak op het fietspad, want dat is al veel voorgevallen, en dan moet je zo helemaal rond rijden.
(...)

M1: En hoe vervelend is dat dan? Zeg je dan nu omdat ik vraag van: haal eens zo'n voorbeeld aan, of is dat echt iets waar dat je je echt al druk om gemaakt hebt?

Ines: Ja. Ik begin dan te vloeken.

Milan: Ja. Ik ook!
(Wambeek BS)

De grens tussen verkeersonveiligheid en sociale onveiligheid is met andere woorden maar zeer relatief:

M1: Zijn er dan dingen die jullie niet leuk vinden of die jullie ongemakkelijk vinden of lastig vinden?

Lotte: Ja. Grote jongens!

Wannes: Brommers!

M1: Brommers. Brommers. Ik heb hier nog grote jongens gehoord.

Lotte: Ja. Grote jongens die denken dat ze het zijn.

Eva: Ja.

Lotte: Dat is echt waar.



Thomas: Dat is zo van: ja, de weg is van ons hé!

Eva: Ja. En gisteren ben ik bijna van de baan gereden door ook grote jongens die dachten dat héél de weg van hun was.

Thomas: Ja, en ze is gevallen in de greppel.
(Lier BS)

De associatie tussen agressief of egoïstisch verkeersgedrag en een veel algemener asociaal gedrag komt erg duidelijk tot uiting wanneer kinderen over wielertoeristen spreken:

Jelle: Zo van die wielrenners, 'uuh uuh!'...

Bert: Dat wil zeggen dat je uit de weg moet gaan.

Sophie: Oh, die hebben geen bel hé.

Bert: Die rijden mij bijna altijd omver.

Marie: Ja, en dan roepen die 'ge moet uit de weg gaan hé'!

Bert: Ja, en dan rijdt ge zo schoon recht en dan wijk je eens even uit en dan is dat zo van: 'hé, manneke', ...

Jelle: Ons papa is daar ene keer kei tegen uitgevlogen. Die is van zijn fiets gestapt.

M1: En hij heeft het hem eens goed gezegd, de wielrenner.

Jelle: Ja.
(Lier MS)

M1: Ja. En je hebt hier [tijdens de brainstorm in sessie 2] ook nog 'coureurs' gezegd. Wat doen die verkeerd?

(spreken door elkaar)

Thomas: 'Pas op! Pas op! Pas op! We komen eraan!'

Ellen: tingelingelingeling!

Thomas: Ik was aan het fietsen zo op het fietspad en er kwam zo een hele hoop coureurs achter mij. En ik denk: ik ga op de stoep. Ik laat die door. En ik ga zo opzij op de stoep en opeens wilt een coureur mij zo voorbijsteken. 'Je mag niet op de stoep rijden, jongen! Halve gare!'

(gelach)

Thomas: Even later rijd ik, rijd ik terug, gewoon op de weg. Die waren blijkbaar een etappe aan het doen, ja, en dezelfde: 'Uit de weg! Uit de weg!'

(...)

Eva: En die denken dat ze alles weten. Want ik zat op een berg en ik zat keihard te trappen. Ik was aan het zweten. Het was keiwarm en die zo: 'versnellingen! Versnellingen!'

(gelach)

Robin: Ik was ook al eens aan het fietsen en er was zo een hele groep en die kwam, ik had ze bijna niet gehoord. En opeens zei die: 'uit de weg!' En ik, en ik, maar in de beek gereden.

M1: Van het verschieten of wat?

Robin: Hier ga je zo omhoog en hier is dat zo een heel steil ding en hier is dan die beek en ja, die was redelijk vol. En ik reed dan bijna zo daarin zo. Ik was zo juist niet in een beek gevallen. En die was keiboos op mij en die begon mij uit te schelden en zo. Ja, jongens, let zelf eens op, en koopt een bel, want die hebben niet eens een bel.

Thomas: 'heej heej heej heej!!'

Wannes: Op de vest, daar wandelen veel mensen, kinderen enzo, en er was zo eens een oude bomma het straat aan het oversteken. En komt er een coureur en die coureur zei: 'oud wijf!'



Thomas: Kijken jullie naar Peking Express?

Eva: 'Uit de weg! uit de weg!!'

Thomas: Dat zijn allemaal Reiniers, en Reinier doet zo: 'awè waai joe waai!!'³³
(Lier BS)

Wielrenners rijden zeker in de ogen van kinderen bijzonder snel; maar deze discussie verschuift meteen naar onbeschoftheid en verweeft zo gevoelens van verkeersonveiligheid naadloos met gevoelens van sociale onveiligheid.

5.4 Sociale onveiligheid

In het verkeer voelen kinderen zich wel eens weggedruimd door weggebruikers die groter of machtiger zijn dan zijzelf. Een soortgelijk gevoel hebben kinderen soms ook meer algemeen in de publieke ruimte: door de kenmerken van die ruimte, maar vooral door het gedrag van sommige mensen daarin. Zo zijn er groepjes tieners die de ruimte al te zeer voor zichzelf opeisen. Maar er zijn ook minder makkelijk identificeerbare sociale risico's. Terwijl kinderen zich op vele, vertrouwde plekken goed op hun gemak voelen in de publieke ruimte, creëren zij zich voor andere plekken, op basis van verhalen en van eigen ervaringen, een **sociale geografie van onveiligheid**. Bepaalde plekken, die door hun fysieke kenmerken onoverzichtelijk zijn, zijn niet helemaal veilig; dit zal vaak des te meer zo ervaren worden wanneer het donker en dus nog onoverzichtelijker is. Die geografie van onveiligheid is sociaal: het zijn eigenlijk niet de plekken zélf die onveilig zijn, maar het risico dat er 'rare, enge mensen' zijn. Het verlaten karakter van veel van die plekken zorgt ervoor dat de openlijke aanwezigheid van veel volwassenen haar geruststellende rol niet kan spelen, en het onoverzichtelijke karakter van die plekken trekt potentieel gevaarlijke mensen aan en zorgt ervoor dat ze plots kunnen opduiken. Deze sociale geografie van onveiligheid is ook 'sociaal' in een andere betekenis: ze wordt gedeeld door kinderen onderling en in hun interacties met volwassenen. Iedereen weet dat bepaalde plekken niet zo veilig zijn.

Terwijl 'sociale risico's' door de kinderen in Lier als een concrete, reële problematiek werden aangevoeld, bleek dat voor de kinderen in Ternat heel anders. Alleen groepjes tieners waren ook daar een duidelijk gevoeld probleem, maar 'donkerder' vormen van sociale onveiligheid bleven daar meestal op een vage manier gedefinieerd.

5.4.1 Oudere tieners

Zowel in Ternat als in Lier gaven kinderen aan dat ze het lastig vonden om onderweg groepjes tieners tegen te komen. De kinderen in de basisschool van Wambeek vermeldden het probleem van lastige groepjes tieners geen enkele keer. Aangezien er geen middelbare school is in Wambeek, zijn tieners daar tijdens weekdays gewoon afwezig.

³³ Reinier was een deelnemer aan het tv-programma 'Peking-Express' die opviel door zijn irritante en soms ronduit onbeschofte gedrag.



De vesten in Lier, vooral 's avonds een gevaarlijke plek, kunnen ook overdag de plaats zijn waar kinderen lastiggevalen worden. Zowel in de lagere als in de middelbare school werd verwezen naar groepjes (met naam genoemde, dus niet veel oudere) kinderen die andere kinderen lastigvielen op de vesten.

M1: En zijn er nog zo lastige dingen buiten springende mannen?
(gelach)

Marie: de Steve en den Igor. Gisteren waren ze aan de Vesten, blokkeerden ze de weg. Om mij niet door te laten. Om dan mijn sleuteltje te pikken van mijn fiets. Dan ben ik langs het stad gereden maar die lieten zich niet doen. Die volgden mij...
(spreken door elkaar)

Sophie: Stalkers!
(Lier MS)

M1: Zijn er dingen aan de Vesten wat je lastig vindt?
(...)

Lotte: De Ralf.

Thomas: Maar niet alleen de Ralf is zo hè. De Ralf, dat is een jongen, en als er iets hem tegenzit vallen die de mensen lastig, ook aan. En die hebben mij al eens aangevallen in de Vesten. En dat is echt niet leuk. Dat kinderen denken: ja, we zijn met veel, we zijn met tien dus we kloppen die wat bijeen. En dat is helemaal niet plezant. Bij mij zaten ze iemand zijn ijsje in die zijne mond te duwen.
(Lier BS)

Ook oudere tieners verzamelen zich in Lier wel eens op de vesten en pesten daar soms andere kinderen.

Marie: Maar tijdens het school staan daar ook altijd een deel, heel de vest vol, zo over die weg, dan moet je echt zo... 'allee, ik wil wel door hé!'. En dan zo allemaal aan het roken en zo.

Sophie: Die zo blokkeren zo.

Marie: Ja, dan blokkeren die gewoon de weg, en dat is vervelend.

M1: Mensen die in de weg staan.

Sophie: En dat meestal nog expres doen ook.
(Lier MS)

Thomas: De zestienjarigen, vooral de oudere jongens.

Wannes: Die rookbommekes, echt die smijten die, je komt voorbij en die smijten die naar u.

Lotte: Ik heb dat ook al voorgehad.

Wannes: Of die rijden u omver.

Lotte: Of je komt in het eerste deel van het spuihuisje, ge gaat daar zo uit en ineens laat iemand u verschieten zo.
(Lier BS)

Maar groepjes tieners hangen ook gewoon wat rond zonder duidelijke bedoeling, en dat is voor jongere kinderen een soort vage vorm van 'overlastgedrag'.



Amber: Met de fiets naar de dansles ga ik wel. En dan zijn er zo voor ons een groep zo van vijftien, zestien jaar en dan staan er altijd jongskes met brommerkes bij. Dan zijn die daar naar u aan het roepen en dat is echt ambetant.

Kaat: Ja.

M1: Die zijn dan vijftien, zestien jaar en die roepen dan naar jullie?

Amber: Ja. Goh...

[...]

Amber: En als er dan zo een paar, aan het station staan er ook zo soms van die hooligans zal ik maar zeggen.

Seppe: schorriemorrie, zegt mijn pa daartegen.

M1: En dat is schorremorrie van vijftien, zestien jaar.

Seppe: Ja.

Kaat: Ja. Die staan daar aan het station te roken zo. Eh...

Seppe: Zo te roken, met hun vriendinnekes...

Kaat: brommerkes...

Seppe: en met hun brommerkes, vrrr, vrrr

Amber: en hun motorvesten...

(Ternat MS)

Door de ruimte veeleer exclusief voor zich op te eisen (mensen de weg te blokkeren, vandalisme, pestgedrag) of gewoon door hun drang om ongesuperviseerd samen te zijn ('rondhangen'), maken tieners de publieke ruimte waar ze aanwezig zijn minder toegankelijk, minder publiek voor kinderen. De aanwezigheid van dergelijke groepjes is voor sommige kinderen een reden om hun route aan te passen.

M1: Zeg en mijd je die plaatsen dan?

Kaat: Ja.

M1: Tibo, ken jij zo een plaatsen?

Tibo: Ja. Aan het station ook. Als ge daar zo een keer fietst of zo.

M1: En mijd je die plaatsen dan? Denk je dan van: ik ga niet aan het station, ik neem een andere weg.

Tibo: Nee, niet speciaal.

M1: Maar dat moet je erbij nemen. Is dat zo? Als je dan die weg neemt aan het station dat je er dan moet bijnemen dat...

Tibo: Nee, ge hebt zo, ge gaat naar het station, dan hebt ge ook zo'n binnenbaantje, en dan kan je langs daar rijden.

M1: Als je ze ziet staan. Ah ja. Dus je mijdt ze dan toch wel op het laatste moment zo?

Tibo: Ja. Daarvoor is zo een klein baantje, en daar rij ik dan.

(...)

M1: Ja. En dan rijden jullie daar, allee, omheen...

Amber: Dan kijk ik altijd zo naar de andere kant zo.

Kaat: Ja.

Seppe: En dan zo doen dat ze het niet tegen u hebben.

Amber: Ja.

M1: Ah ja. En roepen doen ze. En dat soort dingen.

Seppe: 'heeej...'

Amber: 'hela!'

M1: Ah ja. Het verstandigste dat je dan kan doen, zeg je, dat is gewoon...

Kaat: Gewoon omkijken of met uw rug naar de andere kant draaien.



Seppe: Dat doe ik niet daarvoor hoor.
(Ternat MS)

Tieners worden ook geassocieerd met gevaarlijk rijden met de auto, heel de weg voor zichzelf opeisen, en met vandalisme.

Seppe: Dat is bij ons, iets verder bij mij is er zo een wijkje en daar zijn zo twee speeltuintjes. En daar zitten die altijd.

Amber: Ah ja.

Femke: Bij ons is dat ook.

Amber: Die breken altijd van alles af.

Femke: Ja.

M1: En hoe oud zijn die dan allemaal? Allemaal vijftien, zestien jaar?

Seppe: Soms ouder. Zeventien, achttien.

Amber: Zeventien, achttien.

Seppe: Zo een beetje van die rotte leeftijd.

Amber: Echt zo een puberding zo.

Seppe: Ja.

(Ternat MS)

Over tieners – of toch *groepjes* tieners – spreken kinderen veel ongenueanceerder dan over volwassenen. Ze zijn lastig *omdat* ze zo manifest tieners zijn ('puberding', 'rotte leeftijd'; die leeftijd wordt ook expliciet omschreven: 'de zestienjarigen', 'kinderen van achttien'). Kinderen zetten er zich ook duidelijk tegen af:

M1: Zeg, en als jullie twee of drie jaar ouder zijn, dan staan jullie er ook bij.

Amber: Ja, tarara! Ja, nee.

M1: Net niet?

Kaat: Nee, zenne.

(Ternat MS)

5.4.2 Het discours van kinderen over volwassenen

Over volwassenen wordt veel genuanceerder gesproken dan over tieners. Zij zijn enkel *potentieel* bedreigend: op publieke plaatsen en dus ook tijdens verplaatsingen met het openbaar vervoer kan je rare mensen tegenkomen. Maar volwassenen, zelfs onbekenden, kunnen ook veiligheid bieden. Hoewel ze er vaak op gewezen worden dat vreemde mensen gevaarlijk kunnen zijn, hebben kinderen een basisvertrouwen dat de meeste mensen te vertrouwen zijn en enge mensen uitzonderingen zijn. Bijvoorbeeld vinden ze dat het veiliger is als er veel mensen op straat zijn: op een drukke weg of in een drukke winkelstraat zal je niet zomaar overvallen worden. "Dat zijn allemaal drukke banen, en daar gaan ze u niet direct kidnappen hé" (Seppe – Ternat MS). Impliciet wijst dat het op basisvertrouwen dat kinderen hebben in volwassenen in het algemeen.

Lena: En het stad is beter verlicht.

M1: Ja, er zijn toch donkere straatjes in Lier, niet?

Marie: Ja, maar daar zijn eigenlijk allemaal wel altijd mensen.

M1: Ah, als er mensen zijn ben je niet bang?



Marie: Nee.

Sophie: Maar tussen die mensen kan ook iemand zitten hé.

Marie: Ja, maar...

Sophie: ... en opeens trekt die een mes!

Marie: Meestal doen die dat wel niet op straat hé, ja hallo, ik bedoel, als die weet van ja, dat is hier nog een heel straat, ik ga die nu vermoorden of zo, dan weet die toch dat die daar niet uit gaat geraken. Zo veel winkels en zo, met allemaal beveiliging en dit en dat...

Sophie: ja maar, dat beveiligt die winkel, niet uzelf!

Marie: ja, ik weet het, maar ik bedoel: zoveel mensen!

Sophie: Ja, als die nu samenspannen?

Marie: Sophie!

M1: Een netwerk.

(gelach)

(Lier MS)

Als je je niet op je gemak voelt op de trein, kan je naast iemand anders zitten, zelfs als je die niet kent:

Lotte: Ja, maar soms zijn er daar [op de trein] zo mensen zo die zo keiraar naar u kijken zo.

Thomas: Zo van: What's up doc?

Lotte: Ja, echt zo. Als je aan het rijden bent, dan denk je dat die u gaan aanvallen.

(spreken door elkaar)

M1: Zeg, en wat doe je dan? Ga je dan ergens anders zitten?

Wannes: Lopen.

Thomas: Lopen naar uw volgende trein.

Lotte: Ja maar nee, in de trein, als die trein al aan het rijden is. Oftewel, ik bedoel, meestal ga ik naast iemand anders zitten die ik wel niet ken, maar dan voel ik mij toch wel veiliger als je dan naast zo iemand zit.

(Lier BS)

Vanzelfsprekend zijn ook bekende volwassenen een toevluchtsoord.

Lotte: Mijn mama zegt ook altijd, bijvoorbeeld mijn zus is ziek en ik neem de GSM niet mee omdat die dat niet graag heeft of zo, dan zegt mijn mama altijd 'Stapt altijd naar Anja, mijn vriendin heeft een winkel, stap daar naartoe', of naar euh, ik heb nog een andere zus en die haar peter woont daar ook vlakbij, dus als ik bij de muziekschool sta, dan moet ik daar naartoe wandelen of zo, dat is altijd het veiligst.

(Lier BS)

Volwassenen in de buurt hebben is dus een vorm van veiligheid. Als ze alleen op weg zijn, voelen kinderen zich kwetsbaarder.

M2: En jij zei ook dat je veiliger voelt als je niet alleen bent.

Jana: Ja, Ja, dat is gewoon zo.

Lennert: Maar dat is ook zo.

Jana: Als ge met twee zijt dan voelt ge toch...

(Wambeek BS)

M1: Nog dingen? Of waar je je lastig bij voelt [als je zonder volwassenen op pad bent]?

Sophie: Ja, dan, als er dan aanranders zijn dan kunnen die dat gemakkelijker doen.



(gelach)

M1: Omdat je alleen bent?

Sophie: Ja.

(Lier MS)

Dat is des te sterker het geval wanneer de omgeving onoverzichtelijk is: donker, vol struiken, en met weinig mensen in de buurt:

M1: (...) niet alleen donker was het probleem, het was meer donker in combinatie met...

Amber: Baantjes.

M1: Met een bepaald baantje. En dat baantje in het licht is geen probleem.

Amber: Nee, maar daar is geen licht en daar zijn zoveel struiken en zo en daar staan niet zoveel huizen en dat is dat zo... brrrr... (...) Ik heb wel een licht, maar ja, als er dan iemand tussen de struiken zit.

(Ternat MS)

5.4.3 Een sociale geografie van onveiligheid in Lier

Gevaarlijke plekken

Het potentiële risico van een verlaten en donker baantje heeft te maken met de fysieke kenmerken ervan – het is donker en er zijn veel struiken, en dat maakt het onoverzichtelijk – en met de sociale implicaties daarvan: een dergelijke plek is ook in sociaal opzicht weinig open (er zijn weinig volwassenen zichtbaar aanwezig in de buurt) en trekt mede daarom mogelijk enge mensen aan. Zeker de kinderen van de basisschool hadden een hele sociale geografie van risico: plaatsen en tijdstippen waar je liever niet op je eentje of zonder volwassenen komt, omdat er enge, rare of gewelddadige mensen kunnen rondhangen. Zo werden de donkere steegjes in de binnenstad van Lier, het park, parkings en een verlaten plek vol viezigheid genoemd.

Ellen: Op de parking van de hockey, daar heeft iemand eens een ruit ingeslagen van de barman. (...) Dat lag daar vol met glas.

Thomas: Ja. Een parking is ook niet veilig te voet want er is iemand, ik ken die totaal niet, maar iemand bijeen geslagen op de parking van de voetbal.

(Lier BS)

Thomas: Ik heb eens gevraagd of dat ik met mijn broer en mijn zus mee naar de Falstaff mocht.

Lotte: Oh, de Falstaff.

Thomas: De Falstaff, dat mag nu wel...

M1: Da's een café hè.

Lotte: daar heb ik ook al gezeten.

Thomas: ... maar in de Swing bijvoorbeeld, daar mag ik wel niet naartoe.

(...)

Eva: Alleen naar de Swing, dat mag niet omdat mijn mama denkt dat er dan mensen gaan zitten die zo poedertjes in uw drank doen en zo.

(Lier BS)

Eva: Mijn mama heeft niet graag dat ik, als ik alleen ben, zo als ik naar de bakker ga, langs het park ga, maar wel als ik mijn hond meeneem.



M1: En waarom niet?

Eva: Die zegt 'Ja, maar daar kan iemand achter elk struikske zitten.' Maar ja, ik bedoel, dan mag ik ook niet langs de Vest gaan enzo, en langs de Vest gaan mag ik al heel lang.
(Lier BS)

Heel anders dan de kinderen in Wambeek en (ten dele ook) Ternat, hebben de kinderen in Lier een concreet idee van sociale risico's. Zij worden, anders dan in Ternat, in werkelijkheid wel degelijk geconfronteerd met risicovolle of als dusdanig ervaren situaties.

In hun sociale geografie van onveiligheid spannen de vesten van Lier duidelijk de kroon. Hoewel er overdag ook pestende tieners te vinden zijn, is het eigenlijk alleen 's nachts dat de vesten een te vermijden plek zijn.

De vesten zijn de oude stadsomwalling van Lier. Ze liggen wat hoger dan de rest van de stad. Ze zijn verkeersvrij en zijn omzoomd door bomen. Die afscherming – door de hogere ligging en het struikgewas en de bomen – zorgt voor een plek die typisch als risicovol zal worden beschouwd door kinderen, omdat ze zo weinig open en zo onoverzichtelijk is (zoals ook onoverzichtelijke kruispunten gevaarlijk zijn, en verlaten en donkere steegjes, of verlaten en met struiken omzoomde weggetjes). Die potentiële dreiging wordt alleen maar reëler door verhalen over en ervaringen met 'rare mensen' die van deze weinig open ruimte gebruik maken en 'die vanachter een boom uitspringen', 'die uit de boskes komen' of kinderen zitten te 'bespieden vanachter een boom'. In de eerste plaats wordt de onveiligheid van de Lierse vesten door kinderen geassocieerd met pedofielen.

M1: Wie is er eens alleen rond de Vesten gereden? (...) En is dat daar dan leuk?

Bert: Soms zitten daar wel rare mensen.

M1: Soms zitten daar rare mensen.

Sophie: Ja. Of zo van die mensen die vanachter een boom uitspringen.

(gelach)

(Lier MS)

M1: En gaan jullie 's avonds de Vesten rond fietsen?

Marie: Dat mag ik niet.

M1: Nee? Waarom mag je dat niet?

Marie: Van mijn mama, ja... Overdag oké. Maar ze zegt niet van ja, als het donker is, dan... nee...

M1: Jij mag dat ook niet?

Bert: Jawel, ik mag dat wel maar ik doe dat niet.

M1: Waarom niet?

Bert: Ik rij, allee, het is korter door het stad en ik vind dat toch een beetje griezelig... Dan zie je toch van die mensen die...

Marie: Met al die bomen.

Jelle: Misschien komen die bomen wel op u af.

(gelach)

(Lier MS)

Robin: Ja, meestal, allee ja, ik rijd soms wel graag soms in het donker maar niet over de Vest. Dat doe ik echt niet. Dat kan je niet riskeren, want dan kan het zijn dat je niet meer terugkomt, nee.

(gelach)

Eva: Dat is wel waar.



Lotte: Dat is echt waar.

Wannes: Ik heb dat al een paar keer voorgehad.

Thomas: Met de KSA was dat, dat er zo allemaal pedofielen in de bosjes zaten en toen waren wij keibang.

Lotte: Dat is niet om te lachen.

(...)

Wannes: Ik heb dat eens gezien. Ik was met een paar vrienden oorlogje aan het spelen. Als het donker is doen wij dat liever en toen hoorden wij een paar mensen in de bosjes en toen kwamen die op ons af, en dan zijn wij keihard weggelopen.

Eva: Ja. Ik was eens met mijn hond op wandel op de Vest...

Ellen: ah ja!

Lotte: ah ja!

Eva: ...en dan ineens kwamen... Wij hadden pedagogische studiedag maar hier is de Vest en daar is de school en er kwamen zo drie meisjes van op de Vest en die riepen: 'Weg, weg, daar zit een vieze mijnheer', maar ik was juist op de gsm van mijn mama. (...) Ik dacht dat niet waar was, dat dat maar een grapje was. En ineens zie ik toch inderdaad iemand die mij zit te bespieden achter een boom. Ik ben direct van de Vest gelopen. Ik ben naar iemand gegaan die ik kende en ik heb mijn papa gebeld en mijn papa heeft naar de politie gebeld.

(Lier BS)

M1: De Vesten. Zijn er dingen aan de Vesten wat je lastig vindt?

Wannes: Vliegjes.

M1: Of niet leuk? Vliegjes. Ja.

Eva: Van die mensen die uit de boskes komen...

(spreken door elkaar)

(...)

Robin: Pedofielen!

Thomas: Pedofielen!

M1: Pedofielen, is dat...

Robin: Ja. Dat is daar dé plaats, dé plaats voor die mensen.

(...)

Eva: Bij mij ben ik eens gevolgd door ne gast, op de vesten.

M1: Je hebt toen naar je papa gebeld hé?

Eva: Ja. Maar daar kan je je echt goed verstoppen...

(Lier BS)

Behalve pedofielen kunnen ook dronken mensen en druggebruikers ontmoet worden op de vesten.

M1: Ah ja. Jij zegt ook van: ons mama die, mijn ouders vinden dat gevaarlijk?

Lotte: Ja. Ik woon nu wel wat ver maar als ik bijvoorbeeld bij iemand ga slapen of zo dan gaan wij ook dikwijls weg en zo, maar de Vest... Die mama zegt dan ook soms: ja, bijvoorbeeld, ga niet te laat op de Vest of zo omdat dat ook wel gevaarlijk is. Er zijn ook veel dronken mensen en die kunnen die u dan ook wel aanvallen of zo.

(Lier BS)

Eva: Wij hebben daar ook eens, we gingen zwemmen met zijn allen, we hebben daar een wietzakje gevonden.

Thomas: We hebben daar een zakje wiet gevonden. En daar stond echt zo een wietteken op. En wij hebben ook mensen gezien die drugs aan het roken waren. Dat is wel lastig.



Die mogen dat doen hé. Dat is hun probleem. De politie pakt die wel op, maar als die dan stoned zijn en die vallen u lastig...

M1: Ja. Het is vooral het lastigvallen dat niet leuk is.

Gs/Bs: Ja. Ja.

(Lier BS)

Het donker en strategieën om ermee om te gaan

Eigenlijk zijn de vesten een ook door de kinderen zeer geapprecieerd stukje van Lier. Zowel in de middelbare als in de lagere school wezen kinderen er in een discussie over de onveiligheid op de Lierse vesten op dat de plek op zich – overdag – eigenlijk vooral mooi en aangenaam is.

Marie: maar op de vesten is dat wel leuk als het zonneke schijnt hé. Maar als het zo donker is, dan denk ik van, ik zal wel langs 't stad rijden.

(Lier MS)

Thomas: Allee, de Vesten dat is eigenlijk iets heel mooi van Lier, vind ik. Dat is de omheining van vroeger hé.

(Lier BS)

Licht en donker maken voor de vesten inderdaad een verschil van dag en nacht. In de eigen lokale sfeer is dat onderscheid veel minder aan de orde: kinderen zijn er erg vertrouwd met de omgeving en de mensen die er komen. Lena woont aan de rand van een bos:

M1: En jij moet ook langs een donker bos...

Lena: Ja, dat is mijn eigen weggetje, maar dat is nu niets want ik weet dat daar toch niemand komt.

(Lier MS)

In die vertrouwde omgeving kan het donker op een leuke manier spannend zijn.

Sophie: Ik vind dat wel eens tof om eens in den donker door bomen te rijden en bosspellekes te doen.(...) Ja, bij ons in de hof is dat ook... Wij hebben zo een heel lange tuin. 's Avonds en in de winter is het daar heel donker, en dan moet je zo naar mijn nonkel. Wij grenzen met onze tuinen aan elkaar, er is een hekje tussen. Dan moet je heel die tuin door en dat is zo extreem lang en met al die bomen en dan heb je zo de maan met die schaduwen en dat is, ik vind dat wel cool.

(Lier MS)

In de volle openbare ruimte ligt dat anders: daar is het donker het prototype van onvertrouwdheid. Alles is er onoverzichtelijk, en dat maakt de situatie zo moeilijk beheersbaar en dus wat angstaanjagend. Al wat er gebeurt is onverwacht: 'dan komen die daar zo ineens uit', 'dan hoor je daar precies iets ritselen'.

M1: Een donker baantje! Wie moet er langs donkere baantjes?

Bert: Oh, ikke. Heel veel.

M1: En?

Bert: Dat is griezelig en dan zijn er zo van die mensen die hun licht niet op hebben. En dan komen die daar zo ineens uit. Uit den donkeren.

M1: En is dat dan schikken of heb je dan echt bang?



Bert: Dat is wel schrikken en ik heb wel altijd een beetje schrik. Dat is zo tussen allemaal bomen.

(...)

Jelle: Wij, een paar jaar geleden, aan de zee. Wij gingen naar het vuurwerk zien. Eenentwintig juli. Je kon twee wegen, je kon de grote en je kon ook langs achter en daar was niets verlicht. En dat was zo een zandweggetje en daar vlogen allemaal vleermuizen over. Dat is niet plezant. En dan hoor je daar precies iets ritselen. Dat is niet plezant.

M1: En wat dacht je dan? Dat is een...

Jelle: Dat was wel even verschieten. Ik was blij dat ge daaruit waart, want dat was een vrij lang weggetje dan toch.

(Lier MS)

Hoe overzichtelijker de situatie, hoe beter beheersbaar ze is, suggereert Ellen in verband met de donkere steegjes in de Lierse binnenstad.

Ellen: Ofwel neem ik een grote omweg als dat een lang, donker steegje is. Ofwel ga ik gewoon door als dat een kleintje is... Allee, als het een grote is en je kan wel zien wat dat je doet en zo dan ga ik er wel door. Maar als dat echt zo een heel donkere is, dan ga ik er niet door.

(Lier BS)

De meeste kinderen voelen zich niet helemaal op hun gemak in het donker. Dat is een concreet aangevoeld probleem voor zowel oudere als jongere kinderen, jongens als meisjes, uit de stad als uit het platteland.³⁴ In één klas gaven de jongens zonder meer toe dat ze schrik hadden in het donker, terwijl dat voor de meisjes een minder groot probleem leek.³⁵

Bert: Het is 's avonds, ge zijt bij de jeugdbeweging en het is een avondactiviteit geweest. En ge moet terug naar huis, en ik rij dan meestal over de dijk. En dan zijn er meestal zo van die zatte mensen die op de dijk... allee, liggen eigenlijk.

M1: Liggen.

Bert: Ja, die zijn helemaal zat.

M1: En hoe laat ga je naar huis?

Bert: Elf uur, twaalf uur. Allee, als dat zo een avondactiviteit is geweest.

M1: Ah ja. En wat doe je dan?

Bert: Ik ontwijk die altijd. Ik rij héél goed door want ik heb eigenlijk schrik in de donker.

Jelle: Ik ook.

Sophie: Dan rijdt ge daar toch gewoon over.

(Lier MS)

Kinderen voelen zich vaak concreet geconfronteerd met een situatie die ze risicovol vinden, en ze voelen zich dan ook kwetsbaar; maar zij weten ook dat zij daar nu eenmaal zullen moeten mee leren omgaan. Daarom helpen zij elkaar daarin door elkaar te vergezellen, en ook als ze alleen zijn hebben kinderen allerlei strategieën om met hun schrik voor het donker om te gaan.

Soms hebben ze verdedigingswapens bij zich.

³⁴ Ook al kennen de kinderen de relativiteit van dit probleem, vergeleken met andere landen: "Wij zijn het meest verlichte land ter wereld" (Eva, Lier BS).

³⁵ Anderzijds móchten diezelfde meisjes minder makkelijk buitenkomen in het donker dan de jongens.



M1: Mag je daar alleen? Wie mag er daar alleen naar de Vesten gaan?

Thomas: 's Avonds heeft mijn papa dat niet zo graag maar ik mag dat wel. En dan moet ik wel een suikerklontje meenemen. Of een bos sleutels. Want een suikerklontje, als je daar mee krabt, dan zit daar veel suiker in en dat gaat niet meer toe. Dan moeten ze naar het ziekenhuis.

M1: Dus je moet iets meenemen waardoor je u kunt beschermen?

Thomas: Ja.

Wannes: Ja.

Thomas: Wij hebben ook een zakmes voor mij gekocht.

Lotte: Ja. Die heeft dat al laten zien. Zo met een keischerpe punt.

Thomas: Ik weet niet of ge dat kent, zo ne punt dat ge op moet drukken dat dat heel snel opengaat.

Wannes: Ik heb ook een babygun.³⁶ Dat is eigenlijk zo...

Eva: Neem jij dat mee?

Wannes: Ik neem dat mee. Dat zit in mijn tas.

Robin: Dat is illegaal.

Eva: Met ijzeren bolletjes?

Wannes: Nee, gewone bollekes.

Eva: Ge moet wel zien dat ge niet verkeerd beschiet zè!

(spreken door elkaar)

Lotte: Daar kan je echte wonden van krijgen.

(Lier BS)

Vaker vermijden ze donkere plaatsen gewoon: in Lier zijn dat met name de vesten en een aantal donkere steegjes in de binnenstad. Het gevaar vermijden kan niet alleen in deze fysieke zin, maar vaak is dat vermijdingsgedrag ook mentaal: door te neuriën, te fluiten, te zingen, of door naar boven te kijken. Sneller lopen of fietsen is in zekere mate een poging om het fysieke en mentale vermijden van het gevaar te combineren.

M1: Maar veronderstel dat je aan het fietsen bent, je komt in dat donker baantje [een verlaten, met struiken omzoomd wegje]. Dat is toch gevaarlijk? Of dan mijd je dat toch zoiets?

Seppie: Ik zou daar gewoon volle vitesse doorgaan.

(Ternat MS)

Maar een plek niet vermijden wil ook zeggen dat je het gevaar confronteert. Die confrontatie kan ook gemedieerd worden door spel en fantasie: door te *doen alsof* er echt gevaar is. Het donker is eng, maar wanneer het gevaar 'gespeeld' wordt, wordt het ook meer controleerbaar gemaakt.

Wannes: Ik ga bijna altijd in het donker, meestal met de fiets maar meestal te voet. En dat vind ik altijd zo eng, dat zijn altijd enge straten. Maar ik speel dan altijd legertje en ik doe heel de tijd alsof er weerwolven zijn, dan schiet ik die kapot en dan ben ik altijd gerust. Maar ik heb nu altijd bijna een pistool en als ik terugkom met mijn vrienden in het donker, dan speel ik oorlogje. Dan doe ik alsof iedereen weg is of dood is en dan ben ik gerust. Of soms spurt ik rap naar huis.

(Lier BS)

³⁶ Een babygun is een luchtdrukpistool.



Door te doen alsof er weerwolven of vijanden zijn, *lokaliseert* Wannes in zijn verbeelding de oorzaak van het gevaar van het donker, waardoor hij dat gevaar ook kan elimineren (iedereen doodschieten). Kinderen die op hun eentje bang zouden zijn in het donker zijn dat in groep veel minder, vaak door elkaar bang te maken. Lena woont aan de rand van Lier langs een bosweggetje:

Julie: Jij moet al door het bos.

Lena: Maar dat is nu niets omdat dat bij u eigen is, maar als dat zo echt in het stad is...

M1: Wat vertrouwen je niet?

Lena: Awel ja, als daar zo van die mensen rondlopen, dat is toch.... ik vind dat niet... Ge zijt dan zo helemaal alleen enzo.

M1: A ja, omdat je alleen bent. En zou je het met vrienden wel durven?

Lena: Oh ja.

Sophie: Oh ja.

Julie: Elkaar bang maken zo!

Marie: Ja Julie, iiiii!

(Lier MS)

Door te doen alsof er echt gevaar is ('elkaar bang maken'), wordt het gevaar in een spel gebracht, waardoor we er makkelijker mee kunnen omgaan: 'het is niet echt, het is maar een spelletje'. Thomas gebruikte in die zin het stedelijk-criminele imago van rapartiesten om om te gaan met zijn schrik voor het donker in de vele donkere steegjes in de binnenstad van Lier:

M1: En jij? Jij doet dat ook graag [in het donker in Lier rondwandelen]?

Thomas: Ik doe dat niet graag. Ik doe altijd in zo een steegje DJ Jonasty na.

M1: Hoe is dat?

Thomas: 'Yo, yo, yo, 'k zijn de Thomas', en dan zo een hele rap, dat ik over mezelf [heb gemaakt]... En dan zo uitpakken en zo, 'hé wat is 't?!' en zo, tegen die muur. En met uw voeten tegen die muur en zo.

M1: Stoer doen?

Thomas: En keihard uitpakken. En dan beeld je in dat er zo iemand is. En dan zo: 'wie is daar? Wie is daar?' En dan zo van die dingen zo van 'Put the money in the bag.' Zo van die dingen.

(Lier BS)

Al die soorten risico's zorgen ervoor dat kinderen minder makkelijk alleen (onbegeleid) de straat op gaan; maar als dat toch nodig is zijn er allerlei manieren om de schrik voor het donker onderweg wat te milderen.

Al dan niet buiten komen als het donker is, is echter niet alleen een kwestie van durven. Sommige kinderen komen überhaupt weinig buiten als het donker is omdat ze daar weinig reden toe hebben:

Julie: Ik kom eigenlijk nooit in het donker buiten. Ja, 's morgens, maar dat is honderd meter van mijn huis naar de bushalte. Veel maakt dat nu ook weer niet uit. (...) Waar zou ik naartoe moeten gaan?

(Lier MS)

M1: "Ik kom niet zo graag buiten als het donker is." Kom jij graag buiten als het donker is?

Ellen: Voor wat moet ik dan buiten komen?

M1: Ik weet niet.



Ellen: Om te spelen zo op een feestje of zo kom ik buiten. Maar gewoon, ik doe dat nog niet zo vaak, gewoon in het donker.
(Lier BS)

En natuurlijk mógen sommige kinderen van hun ouders niet buiten komen in het donker. Het was duidelijk dat dit vaker het geval was voor meisjes dan voor jongens.

Marie: Nee, ik ben niet bang [in het donker] maar ik bedoel, ik mag dat niet van mijn ouders. Die zeggen gewoon: nee nee, ge moogt 's avonds niet buiten. Allee dan.
(...)

Marie: Als mijn mama en papa erbij zijn, ja oké. Maar die gaan nu niet zeggen van ja, ga eens even 's avonds een wandelingetje maken of zo... Als ik ook zeg van: ja, mag ik nu eventjes buiten gaan skaten, dan zeggen ze van: nu niet, blijf nu maar binnen.

M1: En waarom moet je dan binnen blijven? Wat zeggen ze dan? 'Want'...
(gelach)

Marie: Ik denk dat dat ook van die aanranders is of zo. Dat die ook zo...
(Lier MS)

Het donker is echter ook een arena waarbinnen kinderen tegenover hun ouders gaandeweg hun zelfstandigheid opeisen. Daar komen we verder op terug, wanneer we explicieter op de relatie tussen (opgroeivende) kinderen en hun ouders ingaan (zie 6.3).

Bronnen van kennis over sociale onveiligheid

Kinderen schatten het vertrouwde karakter of de onveiligheid van bepaalde plaatsen op allerlei manieren in. Eigen ervaringen zijn daar vanzelfsprekend erg belangrijk in, net als gebeurtenissen uit de onmiddellijke omgeving.

Thomas: Ik mag ook niet alleen op de Vesten 's avonds, maar dan echt na elf uur.

M1: En waarom mag je daar dan niet op?

Thomas: Omdat mijn mama zelf al eens aangevallen is vroeger en dat is wel een schrik geworden.
(Lier BS)

M1: "Ik kom niet zo graag buiten als het donker is." Kom jij graag buiten als het donker is?
(...)

Thomas: Ik doe dat niet zo graag want een vriendin van mijn mama die is eens aangevallen op de IJzeren Brug en ja, ik doe dat wel vaak maar ik doe het niet zo graag.
(Lier BS)

Kinderen vertellen die ervaringen ook aan elkaar door,³⁷ en zij halen hun informatie ook uit de media. Het gaat dan niet zomaar om verhalen, maar om verhalen die met eigen ervaringen en de eigen leefomgeving kunnen verbonden worden. Over de Lierse vesten vertelt Robin:

³⁷ Zie bijvoorbeeld het eerder geciteerde verhaal van Eva over een nare ontmoeting op de vesten, dat zij duidelijk al eerder had verteld:

Eva: Ja. Ik was eens met mijn hond op wandel op de Vest...

Ellen: ah ja!



Robin: Dat stond ook al eens in de krant of zoiets, van: er is iemand die vraagt: ik ben mijn vishaakje kwijt, omdat er daar regelmatig gevist wordt, en dan buk je u en dan slaat die op uw rug en dan neemt die u mee. Dat stond er al eens ergens in en dat wordt toch gezegd en zo. Ja, soms zijn er echt pedofielen aan het werk.
(Lier BS)

Sommige kinderen reproduceren het discours over onveiligheid van volwassenen of uit de media, zelfs inclusief een term als 'tegenwoordig...':

Sophie: Ja, maar tegenwoordig, je kan niet buitenkomen of knal, er is een kind weg of een vrouw gewurgd of ...
(Lier MS)

Maar datzelfde citaat alludeert ook op een concrete gebeurtenis: enkele dagen voordien was een 32-jarige vrouw die aan het joggen was bij het Netekanaal in Viersel (bij Zandhoven, in de omgeving van Lier), gewurgd door een zestienjarige jongen. Die gebeurtenis had het nieuws gehaald. De discussie ging als volgt verder:

Lena: in Viersel.

Julie: Ja, ik mag niet meer naar buiten. In Viersel, dat is een deelgemeente van Zandhoven,...

M1: Is het echt waar, mag je niet meer...?

Julie: Jawel. Ik mag nog wel buiten maar het is zo echt... ze zouden mij nooit echt alleen in zo'n bos of langs het Netekanaal...

M1: die vrouw was aan het joggen hé, langs de Nete...

Julie: als je nu al ziet wat zo een zestienjarige kan doen...

Jelle: Maar jij kent toch judo? Jij kan die toch aanvallen?

Bert: Ja, als die in uw rug komt...

Sophie: Ja, wij hebben dat zo eens geleerd zo met het school. Zo elk jaar drie keer per jaar of zo gingen wij daarvoor naar een judoclub en daar leerden wij zo van die dingen. En dan moest je die zijn hand zo pakken en dan omdraaien en... allee dat was wel...

Jelle: zelfverdediging voor vrouwen.

M1: Zou je het kunnen?

Sophie: Nee, dat niet.

Jelle: maar ge kunt wel sjotten.

Sophie: Maar je kan het toch eens proberen.

Bert: ons mama gaat daar ook joggen, allee op die dinge, ons mama gaat daar ook joggen en nu neemt die pepperspray mee.

Lotte: ah ja!
(Lier BS)



5.4.4 'Al die misdaden en zo blablabla': sociale onveiligheid in Ternat en Wambeek

Anders dan in Lier riep het donker in Ternat en Wambeek zelden meteen de associatie met sociale onveiligheid op. De gevaren van het donker bestaan dan in de eerste plaats uit vallen door gebrek aan verlichting (zie hoger, 5.3).

De associatie van het donker met sociale onveiligheid is eerder 'van horen zeggen':

M1: Is dat zo? "Ik kom niet zo graag buiten als het donker is."

Nathalie: Voor uw veiligheid.

M1: Wacht even. Niet allemaal dooreen. Zeg jij eens.

Jana: Ja, met al die misdaden en zo blablabla.

M1: Met al die misdaden blablabla kom je niet graag buiten.

(gelach)

Jana: en Dutroux enzo.

Kobe: die zit vast.

Milan: die zit vast.

(Wambeek BS)

Criminaliteit treft het platteland niet: de vermelding van Dutroux wordt meteen weggelachen.

M1: Als ik het nu in de plaats van een [enge] hond zou hebben over enge mensen. Bestaat er zoiets als enge mensen?

Jana: Ja, Dutroux!

Gs/Bs: aah, Jana! Jongens toch!

(Wambeek BS)

De discussie over 'enge mensen' verplaatste zich daarop meteen naar een onverdraagzame buurman, een oude vrouw die altijd buitenkomt als iemand voorbijkomt, en enkele 'spookhuizen' (die onbewoond lijken maar toch verlicht blijken te zijn of waar plots een deur opengaat). Veeleer dan gevaarlijk is dit soort griezelige of spannende situaties avontuurlijk. Echte onveiligheid wordt veeleer met de stad geassocieerd: op het platteland zijn er niet alleen minder auto's en is het minder druk: "er zijn minder inbrekers". In de middelbare school van Ternat werd het kleinere Aalst duidelijk tegenover de grootstad Brussel gezet: in Brussel is alles opeen gepropt, het is een drukke en vuile stad, maar ook een onveilige (cf. supra: 5.2.1).

Terwijl gevaarlijke rare mensen of pedofielen niet werden vernoemd door de kinderen in Wambeek als het over de eigen omgeving ging, kwam dat wel boven toen het ging over alleen op weg zijn met de trein (dus in een bredere, onvertrouwde, niet-lokale publieke sfeer).

M1: Wie van jullie is al eens met de trein, zonder volwassenen geweest?

Ines: Ah nee.

Milan: Met volwassenen, wel, maar...

M1: Zeg eens.

Milan: Dat vind ik te gevaarlijk!

Jana: (spottend) te gevaarlijk! Als de trein gevaarlijk is...

M1: Dat vind je gevaarlijk?

Milan: Maar ja. Daar zitten zo van die rare mensen op.



Kobe: Pedofielen!
(spreken door elkaar)

In de middelbare school in Ternat stelt het donker ietwat meer problemen dan in de lagere school. De met het donker verbonden sociale onveiligheid wordt wel seksueel gedefinieerd:

Kaat: Nee, maar ik rijd niet graag met de fiets in het donker omdat ze mij altijd gaan kidnappen.

Gs/Bs: Maar oooh...

M1: Zeg maar is dat echt waar? Want je zegt wel zo..., je zit zo een beetje te lachen, maar is dat echt waar, zo in het donker? Heb je dan het gevoel van: dat is toch wel een beetje gevaarlijk?

Kaat: Ja.

Amber: Ja, ik ook.

Simon: Maar dat is toch niet waar.

Amber: Maar allee Simon!

Simon: Wat kunnen die u nu doen?

M1: Zou het kunnen dat dat verschil maakt tussen jongens en meisjes?

Seppe: Maar nee!

Simon: Maar nee, als je gewoon goed doorrijdt, je zet uw licht op en je ziet dat er geen witte camionnettes stoppen, dan...³⁸

(gelach)

(...)

Seppe: Maar het enigste verschil is: jongens kunnen niet verkracht worden.

(gelach)

Maar al bij al bleven dergelijke allusies op sociale onveiligheid vaak steken in de 'je weet maar nooit dat...'-sfeer. Dat komt wellicht ook omdat de kinderen uit Ternat en Wambeek ook zelden ongeleid buiten kwamen in het donker, want dan werden ze (meer dan in Lier) gebracht met de auto. Op het platteland is alles natuurlijk ook verder weg.

M1: Jij komt niet graag buiten. En hoe is dat voor jou?

(...)

Kobe: Niet zo altijd zo even graag maar héél erg is dat niet.

M1: Wanneer kom je dan wel eens buiten en denk je dan van: dat is niet zo leuk maar heel erg is dat niet?

Kobe: 's Nachts.

M1: Gebeurt dat wel eens dat je 's nachts buiten moet?

Kobe: Nee.

(Wambeek BS)

*

³⁸ Verwijzing naar de witte bestelwagens die Dutroux bij zijn ontvoeringen gebruikte. Het proces-Dutroux was tijdens de focusgesprekken aan de gang.



Mobiliteit betekent: zich bewegen door de publieke ruimte. Plekken en routes in die ruimte zijn in zekere mate betekenisvol: ze zijn vertrouwd of worden met risico geassocieerd, ze bieden uitdagingen, kansen tot ontmoeting, ... Door in dit hoofdstuk in te gaan op de betekenis van stad en platteland zijn een aantal manieren duidelijk geworden waarop kinderen de publieke ruimte en hun verplaatsingen daarin ervaren. In de (kleinere) stad is meer te doen dan op het platteland – er zijn meer interessante winkels – maar de (grote) stad is onaantrekkelijk: vuil, druk, onveilig en betekenisloos. Kinderen zijn zich goed bewust van het relatieve onderscheid tussen stad en platteland, maar ze hebben wél een duidelijke voorkeur voor de rust van het platteland. Het is er prettiger om te spelen, maar ook de wat oudere kinderen blijven een rurale omgeving verkiezen. Wonen en zich verplaatsen in een rustige omgeving vergemakkelijkt het zich thuis voelen in de publieke ruimte. Plaatsen en routes worden zo vertrouwd, onder meer door informeel spel en informele mobiliteit: zomaar wat rondfietsen bijvoorbeeld. Oudere kinderen worden meer en meer aangetrokken door urbane ruimtes, zonder dat zij zich daarbij afkeren van het platteland. Zich bewegen in de publieke ruimte houdt ook risico's in: verkeersrisico's en sociale risico's. Kinderen ervaren dat zij niet zomaar een veilige plaats in het verkeer kunnen verwerven. Soms vinden ze verkeersrisico's 'lastig', maar het verkeer kan ook zonder meer gevaarlijk zijn. Dat is zo wanneer de situatie onoverzichtelijk is, of wanneer kinderen zich (als zwakke weggebruikers) al te zeer weggedrukt voelen in het verkeer. Dat laatste heeft vooral te maken met het onvoorzichtige of ronduit roekeloze gedrag van sommige chauffeurs van auto's, vrachtwagens of bussen. Kinderen maken geen scherp onderscheid tussen dit onaangepaste verkeersgedrag en gedrag dat voor sociale onveiligheid zorgt. Die meer algemene sociale onveiligheid werd door de kinderen uit Ternat heel anders ingevuld dan door de kinderen uit Lier. In beide locaties werden groepjes tieners ondubbelzinnig als lastig omschreven, wegens een vaag soort overlastgedrag of door hun pesterijen, maar los daarvan was het alleen in Lier (zowel de basisschool als de middelbare school) dat sociale onveiligheid als een concreet probleem werd aanvoeld en dat dit gevoel ook door eigen ervaringen werd ondersteund. Verbonden als sociale risico's zijn met welbepaalde plekken in de publieke ruimte, kan in Lier gesproken worden van een sociale geografie van risico. Onoverzichtelijke, weinig open plekken trekken 'rare mensen' aan: pedofielen, druggebruikers, dronken mensen. In het donker, wanneer alles nog onoverzichtelijker is, wordt de angst voor sociale risico's alleen maar groter. Anderzijds spreken kinderen veel genuanceerder over volwassenen dan over tieners, en zij hebben een algemeen basisvertrouwen in de meeste volwassenen. Bovendien ontwikkelen kinderen zelf allerlei strategieën om met hun angst voor sociale onveiligheid of het donker om te gaan; zij ondersteunen elkaar daarin ook en zijn dus niet zomaar afhankelijk van volwassenen. In Ternat werden sociale risico's weinig concreet ingevuld: ze waren er eerder van het 'je weet maar nooit'-type. Echte onveiligheid werd er veeleer met de grote stad geassocieerd.



6. OPGROEIENDE KINDEREN EN HUN OUDERS

Autonome mobiliteit, zo hebben we in het vorige hoofdstuk gesteld, is niet enkel een kwestie van 'niet begeleid zijn' of van ergens heen 'mogen'. De eigen kenmerken van de publieke ruimte, en de risico's van verkeer en sociale onveiligheid die erin te vinden zijn, kunnen de autonome mobiliteit van kinderen beperken. De omgang met de publieke ruimte vraagt een zekere durf, en niet alle omgevingen nodigen bijvoorbeeld uit tot informele mobiliteit.

Tegelijk vormt de publieke sfeer – met haar eigen geografische en sociale kenmerken – mee de ondergrond voor de manier waarop ouders met de mobiliteit van hun kinderen omgaan. Als kinderen zich begeven buiten de eigen vertrouwde omgeving (het huis, de eigen straat of buurt), geeft dat bij hun ouders aanleiding tot bezorgdheid, tot het stellen van regels, en tot het begeleiden van hun kinderen.

Autonome mobiliteit kent, zoals in hoofdstuk 4 werd aangegeven, twee hoofdaspecten:

bewegingsvrijheid (de keuze waarheen, wanneer, langs welke route en hoe je je verplaatst), en het onbegeleide karakter van de verplaatsing. Ouders hebben een belangrijke impact op beide aspecten: door *regels* op te leggen die de bewegingsvrijheid van hun kinderen beperken, en door hun kinderen te *begeleiden* (bijvoorbeeld door hen met de auto te brengen).

Terwijl we in het vorige hoofdstuk hebben geïllustreerd hoe kinderen zich soms klein of kwetsbaar voelen in een mogelijk risicovolle publieke omgeving, komt in dit hoofdstuk de specifieke beschermde en afhankelijke positie van kinderen in hun gezin aan bod. Anders dan volwassenen moeten kinderen, om op weg te kunnen gaan, daartoe de impliciete of expliciete toestemming hebben van hun ouders. Kinderen gaan niet zomaar ergens heen, zonder dat aan hun ouders te zeggen of te vragen. Voor sommige verplaatsingen zijn ze voelbaar afhankelijk van hun ouders.

Maar kinderen zijn niet zonder meer 'afhankelijk', 'kwetsbaar' of 'ondergeschikt'. Zoals we in hoofdstuk 5 hebben getoond dat kinderen op allerlei manieren actief (leren) omgaan met de moeilijkheden die zij onderweg ontmoeten, zo zullen we in dit hoofdstuk wijzen op de actieve rol die kinderen spelen in het begrijpen van de ouderlijke regels en bezorgdheden, in het gebruik maken van en onderhandelen over regels en begeleiding, en in het geleidelijk aan verwerven van een grotere autonome mobiliteit. Ouders zijn daarbij overigens niet enkele een beperkende factor: zij geven hun kinderen stilaan wat meer vrijheid en moedigen hen soms juist aan om zelfstandig op weg te gaan.

Dit hoofdstuk kijkt eerst de regels waaraan kinderen zich in hun mobiliteit moeten houden: niet zozeer de regels op zich, maar de manier waarop kinderen ze ervaren en evalueren en er zelf over reflecteren. Een tweede onderdeel gaat in op de begeleiding van kinderen door hun ouders (m.n. het brengen en halen met de auto). De relativiteit van deze beperkingen van autonome mobiliteit, die in het eerste en tweede onderdeel reeds duidelijk zal worden, komt expliciet aan bod in het derde onderdeel van dit hoofdstuk, gekaderd in het proces van opgroeien en de opvoedingsdynamiek van beschermen en loslaten.



6.1 Mogen en niet mogen

De keuzevrijheid of beslissingsvrijheid inzake mobiliteit kan door ouders worden ingeperkt door het instellen van regels: geboden of verboden, die steeds relatief zijn (in sommige situaties wel gelden, en in andere niet). Dat maakt overigens nogmaals duidelijk dat de autonomie van kinderen veel meer inhoudt dan enkel 'onbegeleid op weg zijn': regels over de verplaatsingen die kinderen zonder volwassen begeleiding maken, zijn een duidelijke inperking van hun verplaatsingsautonomie.

6.1.1 Verschillende regels, verschillende regelingen

Behalve over beperkingen die eigen zijn aan de volwassen controle van begeleide mobiliteit (niet mogen babbelen, spelen of naar muziek luisteren in de auto of de schoolbus) spraken de bevroegde kinderen expliciet over **regels die samenhangen met (de omstandigheden van) de verplaatsing zelf**, en over **regels die te maken hebben met de bestemming** van de verplaatsing.

Verkeersonveiligheid werd genoemd als een voorname reden om (soms) niet te mogen fietsen (naar school, bij een gevaarlijk kruispunt, vrij ver weg, over een drukke straat,...). Niet buiten mogen komen in het donker is een andere, nog frequenter genoemd verbod, dat duidelijk met de schrik voor sociale onveiligheid samenhangt, en daarom ook vaak verbonden is met bepaalde plaatsen. Sommige kinderen mogen de trein niet nemen, mogelijk omwille van de sociale risico's die publiek transport met zich meebrengt, en/of omwille van de beperkte capaciteit van kinderen om met het complexe openbaar vervoer op weg te gaan.

M1: Ga je nu niet met de trein omdat je niet durft of omdat je niet mag van je ouders?

Kobe: Allebei.

Nathalie: Allebei.

Kobe: vooral omdat ik niet mag ook.

Lennert: Ik durf wel maar ik mag niet.

Ines: omdat ik niet mag.

(Wambeek BS)

M1: Sturen jullie mama of papa er nooit op aan dat je de bus of de trein neemt? Zeggen ze nooit van 'ah, je zou daar naartoe kunnen, en neem de bus'?

Bs: Nee!

Nathalie: Nee, dat mag niet.

(Wambeek BS)

Ouderlijke bezorgdheid komt vaak voort uit het publieke en complexe karakter van bepaalde verplaatsingswijzen (zoals openbaar vervoer) en bepaalde bestemmingen, zoals de (grote) stad. De specifieke plekken en gelegenheden waarin vooral kinderen uit de middelbare school stilaan geïnteresseerd raken, zoals cafés, bioscopen of optredens, geven nog vaker aanleiding tot bezorgdheid: uitgaan gebeurt vaak als het al donker is, en het gezelschap waarin dat gebeurt kan niet altijd zomaar vertrouwd worden. De meisjes in onze focusgroepen spraken in deze context veel meer over beperkingen hieromtrent dan de jongens, zeker wanneer het ging om weggaan met jongens of met vriend(inn)en die een stuk ouder zijn.



Marie: Als ik zeg van ja 'ik zou graag daarmee ergens naartoe gaan, met zo iemand van een andere klas hier in 't school', dan willen zij eerst weten van 'ja, en hoe ziet die eruit? En wie is dat? En waar woont die?' Ik bedoel, als ik nu zeg, ja 'ik zou graag met Julie...' dan kent die die, want ik vertel daar veel over, die zit in mijn klas, zij heeft die ook al veel gezien op foto's en zo, en dan weet zij ook met wie dat ik omga...
(Lier MS)

Soms mogen kinderen ook niet in bepaalde winkels komen, maar dat heeft doorgaans veeleer pragmatische redenen.³⁹ Het spreekt voor zich dat kinderen ook wel naar bepaalde plekken gaan zonder dat hun ouders daar iets van af weten, omdat ze weten dat ze dat toch niet zouden mogen.⁴⁰

In wat kinderen al dan niet wordt toegelaten in verband met hun mobiliteit, bestaan erg veel onderlinge verschillen. Sommige kinderen krijgen veel vrijheid van hun ouders, anderen moeten met veel meer regels en verboden rekening houden.

Bert (Lier MS) en Thomas (Lier BS) mogen bijvoorbeeld al sinds het eerste leerjaar met de fiets naar school in Lier, voor hen beiden zeven kilometer ver. Niet toevallig fietsen Bert en Thomas ook graag en vaak in hun vrije tijd. Jelle (Lier MS), die even ver woont, mag niet met de fiets naar school. Maar in de buurt fietsen stelt voor Jelles ouders heel wat minder problemen, want zelfs zijn veel jongere broer mag dat zonder problemen.

Jelle: Mijn kleine broer die is zes jaar, en als ik thuiskom van het school is die er altijd niet, dan is die zijn fiets weg en dan is die gaan fietsen in de buurt. Daar heeft hij heel veel vrienden.

Sommigen hebben veel vrijheid en zeggen dat ze eigenlijk wel overal heen mogen, als ze maar op tijd terug thuis zijn.

M1: Jij mag altijd zo ver als dat je wil.

Milan: Niet zo van hier tot aan de zee hé, maar normale...

M1: Hoever mag jij fietsen?

Milan: Maar ik fiets, ik fiets, ja, ik fiets gewoon!

(Wambeek BS)

M1: En jij? Zeggen uw ouders soms dat je iets niet mag?

Wannes: Ik denk het niet nee. Van mijn vader mag ik overal naartoe gaan. Mijn moeder, mijn moeder, allee, ik mag niet door het stad omdat ze dat gevaarlijk vindt. Maar van mijn vader mag ik overal naartoe gaan.

(Lier BS)

Kinderen weten goed dat ze vaak iets niet mogen van één ouder, maar misschien wel van de andere, iets waarvan ze vanzelfsprekend soms op inspelen. Andere kinderen daarentegen krijgen van hun ouders überhaupt heel weinig vrijheid, en voelen zeer duidelijk aan dat dit hun sociale leven beperkt.

³⁹ "Ik mag dus niet alleen naar de Mediamarkt spijtig genoeg. Ja, ik koop daar dus heel graag..." (Milan – Lier BS); "Ik mag ook niet in de snoepwinkel staan als ons mama dat ziet, want anders koop ik heel de snoepwinkel op. En mijn mama wordt dan wel kwaad als ik dat doe." (Lotte – Lier BS).

⁴⁰ Wat die geheime plekken juist waren, hielden de kinderen overigens (terecht) geheim.



Lennert: Maar ik mag in de week nooit ergens gaan spelen, alleen in het weekend.
M1: Jij gaat in de week nergens heen gebracht worden dan.
Lennert: Nee.
M1: En vind je dat een tekort?
Lennert: Eigenlijk wel ja.
M1: Waarom?
Lennert: Omdat ik soms graag bij iemand ga spelen maar dan mag ik nooit niet.
M2: En je mag ook niet met de fiets gaan of zo?
Lennert: Nee. Ik mag gewoon niet. Ik wil wel.
M1: in het weekend mag je wel.
Lennert: Soms. Als we niet teveel werk hebben, als we een toets hebben dan ook niet.
Het is al zeker twee maand geleden dat ik nog bij iemand ben gaan spelen.
(Wambeek BS)

6.1.2 (Over)bezorgde ouders

Interessanter dan het vaststellen van regels en verboden, en verschillende soorten of variaties daarin, zijn hier de reflecties die kinderen zelf maken over die regels of het opleggen ervan.

De bevraagde kinderen, zeker die uit de middelbare school, vinden vaak van hun ouders dat ze overbezorgd zijn. Sophie vindt dat haar ouders haar veel te weinig vertrouwen geven en zelfstandig op weg laten.

M1: En jij? Wil jij eens naar Antwerpen?
Sophie: Ik wil dat wel maar mijn ouders vertrouwen mij niet op dat vlak.
M1: En wat vertrouwen ze niet?
Sophie: Mijn zus is zestien en die mag dat ook niet. Die mag al amper naar de cinema of zo, met haar vriendinnen. Soms op het einde van het schooljaar vraagt ze zo van: 'ze gaan iets drinken voor het goeie rapport, mag ik mee?' 'Ja, maar om dat uur thuis.' Zo echt dat ze geen vertrouwen hebben om ons los te laten en omdat ze denken: er gaat iets gebeuren.
M1: En weet je waarom ze dat niet graag heeft? Dat niet. Gewoon van: wij hebben dat niet graag.
Julie: nu weten we waarom dat Sophie dat heeft hé, al die verschijnselen...
(Lier MS)

M1: En waarom ga je niet met de trein?
Sophie: Dat mag niet.
M1: En waarom mag je niet?
Sophie: Ja, ze vertrouwen mij weer niet... Ah ja, da's zo 'Er gaat weer iets gebeuren, en stel u voor dat ge [daar] belandt en ...'
Marie: aanranders!
Julie: en iedereen vraagt zich toch maar af waar Sophie die fantasie van heeft, maar ja.



Sophie verwees inderdaad vaak naar haar schrik voor aanranders.⁴¹ En hoewel ze vindt dat haar ouders haar te weinig vrijheid en vertrouwen gunnen, neemt ze hun bezorgdheid ook over. Na een kanskaartje over lang moeten wachten omdat je de bus of de trein hebt gemist (en je ouders die boos zijn omdat je te laat bent), en een tijdje na een discussie over het donker, zei Sophie plots:

Sophie: Ik zou heel goed boos zijn moest mijn dochter in zo'n donker naar huis komen. Ik zou die liever gaan halen.

M1: Ja?

Sophie: Ja.

M1: Gebeurt dat ook?

Sophie: Nee, dat niet. (gelach)

M1: Maar als jij een kind zou hebben dan zou je het doen.

Ook andere kinderen herkennen die ouderlijke bezorgdheid wel. Maar vaak vinden ze het overbezorgdheid, 'verschijnselen' die op weinig zijn gebaseerd ('een visioen'):

Julie: Mijn moeder heeft ook zo altijd van die verschijnselen zo van, gelijk [de ouders van] Sophie: 'maar stel u voor dat je verdwaalt', 'ge geraakt onder een trein'...

M1: Ah ja. De mama is ongerust.

Julie: 'Ik heb een visioen gehad!'

(Lier MS)

Het onbegrip over de ouderlijke overbezorgdheid werd zowel in de lagere als in de secundaire school erg duidelijk geuit door de groepjes kinderen.

Thomas: Mijn mama bemoedert mij echt veel te hard. Die moet al mee met mij naar de tandarts. Dan had ik afgesproken met mijn vader 'ja, ik ga naar de tandarts.' 'Dat is goed'. Ik fiets zelf tot in Kessel, dat is wel ver, maar ik doe dat al lang, en mijn moeder 'Nee nee nee, ik zal wel met u meegaan' en dan geeft ze zo speciaal haar werk op, en dan zeg ik 'ho, gaat gij nu met mij mee?' en dan zo 'Ik heb dus wel speciaal mijn werk opgegeven' en dan, ik had gewoon eens gezegd dat ze dat niet moest doen.

(Lier BS)

Amber: Bij mij was dat zo, ik moest gaan zingen en dan was dat zo, ik vertrok om vier uur: 'Ja, papa, ik ga nog een beetje rondrijden' 'Ah ja'. 'Mama, ik ben weg hé.' 'Ja, voorzichtig zijn, maar zou je niet een beetje later vertrekken, want het is nog maar vier uur en je moet daar maar om 5 uur zijn.' En blablabla. 'Ja, vertrek maar een beetje later.' Mijn vader zo van... (gebaar)

M1: Ze zei 'Ga maar'.

(Ternat MS)

De raadgevingen van ouders vinden kinderen soms duidelijk irritant:

⁴¹ De term 'aanranders' werd alleen in de middelbare school in Lier gebruikt: vier keer door Sophie, en vijf keer door anderen, als een soort 'running gag' die verwees naar Sophie's schrik daarvoor (tijdens de tweede sessie, over wat er allemaal lastig kan zijn als je onderweg bent). Anderzijds was Sophie bijvoorbeeld niet bang in het donker: "Ik vind dat wel eens tof om eens in den donker door bomen te rijden en bosspellekes te doen. (...) Maar dat zou ook weer niet mogen van mijn ouders, die zouden weer geen vertrouwen hebben hé."



Amber: ‘Zijt voorzichtig hé! Ga met die mee en ga met die mee! En nergens weglopen, en niks stelen in de winkels, en...’

(Ternat MS)

Eva: Ja, maar, uw ouders begrijpen dat gewoon niet, of uw oma of zo. Ho, die moeten echt meegaan altijd.

Wannes: Oude mensen, dat is zo... ‘Past op, want ge kunt hier vallen hé’. ‘Oppassen hé, oppassen hé’.

Eva: Die zijn keibezorgd om u altijd, maar dat is toch niet leuk.

Thomas: Of mijn oma, die is nu nog altijd bezorgd, als die mij in een boom ziet klimmen, dan krijgt die een hartattaque.

Ellen: Of als ge de straat uitrijdt, echt een moederrol: ‘Pas op voor de auto’s hé’.

(Lier BS)

6.1.3 Reflectie over regels en hun motivatie

De bezorgdheid van ouders en de regels die zij opleggen, komen niet zomaar uit het niets. Kinderen reflecteren ook over de regels die zij opgelegd krijgen, en proberen de motivering van die regels zo goed mogelijk te begrijpen. Kinderen verzetten zich tegen al te algemene en rigide regels, en vinden regels heel wat aanvaardbaarder als ze ‘redelijk’ zijn: als zij zelf weten welke motivatie eraan ten grondslag ligt en zij zich daarin kunnen terugvinden.

Kinderen na tien uur niet meer alleen op straat?

In de scholen in Lier verwezen we naar een aflevering van het VRT-programma ‘De Stemtest’ waarin 91% van het deelnemende publiek akkoord was gegaan met de stelling ‘kinderen onder de 12 jaar mogen na 10 uur niet alleen op straat’.⁴²

De kinderen waren het er duidelijk over eens dat het opleggen van dergelijke regels niet de zaak is van politici, maar van de ouders – al dan niet met inspraak van de kinderen zelf.

Lena: Ik vind dat de ouders dat moeten beslissen, en niet de regering.

(Lier MS)

Eva: De minister moet dat niet regelen, ik vind dat de ouders dat moeten beslissen.

Ellen: Ik vind dat wij zelf daar ook over mogen beslissen.

M1: De kinderen zelf mogen dat beslissen.

Ellen: Nee, eigenlijk, wij mogen ook onze mening daarover zeggen aan onze ouders.

Thomas: Maar we moeten wel een beetje redelijk blijven hé.

(Lier BS)

Er zijn verschillende redenen waarom kinderen het moeilijk hebben met een algemene regel zoals die in de stemtest werd geformuleerd. Niet alleen zou een dergelijke regel dus door politici worden opgelegd, hij zou ook niet te controleren zijn (“een flitspaal voor kinderen!” – Thomas, Lier BS).

In de idee van de regel op zich kunnen kinderen zich wel vinden, en wel omdat zij het donker met sociale onveiligheid verbinden.

⁴² De gesprekken in Ternat en Wambeek waren reeds voorbij toen dit programma werd uitgezonden.



Thomas: Wij zijn boven de 12 hé, dus wij ... Maar nee, ik zou dat redelijk vinden. Een jaar geleden, dan zou ik het redelijk vinden dat ik het niet had gedaan. Allee, ik had het al wel gekund, maar, gewoon, ja, hoeveel kans is er dat het gebeurt? 1 procent. Maar als die 1 procent nu juist bij u is ...
(Lier BS)

Maar wanneer ze over de nuances beginnen na te denken, roept het rigide karakter van de regel toch vragen op. In de zomer is het bijvoorbeeld lang licht, en dan is het juist prettig om 's avonds laat buiten te zijn.

M1: Bijvoorbeeld in de grote vakantie, het is tot half elf licht hé, nu is het tot half elf licht.

Eva: Mag dat ook niet meer?

Robin: Allee, dat vind ik wel ... Daar ga ik niet mee akkoord.

(...)

Lotte: Nee, maar ik vind het echt wel onredelijk dat bijvoorbeeld, het is zomer en het wordt pas om half elf donker, zoals je zei, dat je dan om tien uur thuis moet zijn en dat je bijvoorbeeld met grotere weg zijt, ook een paar van uw leeftijd, zijt ge aan het fietsen, dat ge dan ... allee, ik vind dat echt niet normaal zè.

(...)

Wannes: Ja, [in] de zomer is het kei-knal licht, en ge moogt niet meer buiten. Het is tien uur, en dan moet ge zo naar binnen, zit ge zo met zo'n sip gezicht, buiten is het knal licht...

(...)

Thomas: Maar er is toch niks zaliger dan 's avonds laat ... Ge weet dat het echt al laat is...

Eva: Ja!

Lotte: Zalig.

(Lier BS)

Het donker vonden veel kinderen dan ook een veel zinniger criterium dan een bepaald uur.

Robin: Wat ze wel zouden kunnen zeggen is 'als het donker is, komt ge naar huis', of dat het in de winter nu om acht uur al donker is, of dat het in zomer, pakt, om elf uur donker is. Als het donker is, moet je thuis zijn... Maar om tien uur in de winter is het kei-, keidonker hé. Dan is, dan is hun regel zo belachelijk als dat het maar kan zijn.

(Lier BS)

In hun herformulering van de door 'De Stemtest' aangereikte regel, zochten de kinderen dus een aansluiting op hun eigen leefwereld – het donker heeft voor hen meer betekenis dan '10 uur' –, waardoor de regel in kwestie flexibeler wordt, én een begrijpelijke, aanvaardbare reden krijgt. De discussie ging ook in op de leeftijd waarop een dergelijke regel zin zou hebben. Terwijl de Lierse kinderen in de lagere school bleven steken in een discussie over 'onder de negen' of 'vanaf elf en een half', gingen de wat oudere kinderen verder door op de kwetsbaarheid van kinderen en de bescherming die zij nodig hebben. Marie toonde zich niet helemaal overtuigd dat regels alleen door de ouders mogen worden opgelegd, omdat die ouders hun taak om hun kinderen te beschermen niet altijd vervullen.

Marie: Ja maar, ik vind wel dat het een beetje juist is. Omdat als ouders die daar niet naar omkijken, naar hun kinderen, en die komen zo'n Dutroux tegen ...



M1: Dus gij vindt dat eigenlijk wel juist.

Marie: Ja maar nee, oké, ik vind dat eigenlijk wel goed omdat sommige mensen, die kijken gewoon niet naar hun kinderen, die kijken er wel naar, maar die zeggen van 'ja, ge moogt om dat uur thuis komen'. Ja oké, en ja, dan zijn ze verbaasd dat ze dan zoiets meemaken, ja... Ik vind dat dan ook wel wat gezocht.

Julie: Misschien is 12 jaar misschien ietske overdreven en zo, maar ja, kinderen van 6 zou ik nu ook wel niet tot ... 11 uur buiten laten.

Sophie: Maar dat hangt ook af van de seizoenen hé. In de zomer zo, het is vakantie en ge zit buiten te badmintonnen tot 11 uur of zo, het is toch licht hé. Ja, dus dat is ook wel anders dan echt in het donker, met sneeuw, da's wel anders.

Julie: ja maar dan nog, dan laat je je kind... een kind van zes jaar toch niet echt alleen tot 11 uur hé, zelfs niet als het licht is hé.

Sophie: ...als dat in uw eigen straat is, dan gaat dat...

Julie: ja, als dat in uw eigen straat is, dan gaat dat nog.

Kinderen gaan dus voortdurend in op het waarom en het contextuele van regels.

Thomas: Dat hangt van kind tot kind af. Mijn nicht, die is twee jaar jonger dan mij, maar die is echt, die gedraagt zich zo volwassen, en die kan echt haar verantwoordelijkheden nemen, en die kan dat echt. Maar mijn neef, die zit in het tweede leerjaar, die is nu zo kinderachtig als iemand van het eerste kleuterklasje. Dat is echt waar, als die tien jaar is, die gaat dat echt niet kunnen.

(Lier BS)

Het waarom van regels

Kinderen vinden regels vreemd of absurd als ze de motivatie die erachter ligt, niet kennen. Niet alle kinderen mogen ver weg fietsen, maar ze mogen dat misschien plots wel als het via een vertrouwde route of naar een vertrouwde persoon is. Dat is een onderscheid waar kinderen zich niet altijd van bewust zijn, zodat ze dat maar een vreemde situatie vinden:

Kobe: Meestal mag ik niet ver [met de fiets], maar als ik naar mijn meter ga dan mag dat eens. Maar meestal mag ik niet ver. Dat vind ik raar.

(Wambeek BS)

Het lijkt ook absurd dat je plots heel wat meer mag wanneer je van de lagere naar de secundaire school gaat, of vanaf de dag waarop je verjaart.

Thomas: Ja, ik mag volgend [school]jaar wel meer. Ik heb zo'n paar verboden zones die nu niet meer verboden gaan zijn.

(...)

M1: Zeg, en waarom mag dat dan volgend jaar wel?

Thomas: Gewoon, omdat ik dan groter ben.

Lotte: Ja, dat is ook zo bij ons moeder...

Eva: Dat is gewoon, dat is altijd 'In het middelbaar krijgt ge dit, in het middelbaar moogt ge dit, in het middelbaar moogt ge dat.'

Thomas: In het middelbaar ben ik echt zo niet groter dan nu.

(...)



Eva: Nu mag ik wel rondfietsen zo... nu mag ik wel met de fiets komen omdat ons mama vindt dat we groter zijn. Maar bijvoorbeeld, pak nu dat je verjaard bent, en ze zeggen 'Ja, nu mag je tot daar fietsen', ik bedoel, dan zijt ge toch gewoon maar een dag ouder dan gisteren bijvoorbeeld hé. Jamaar, dat is toch keibelachelijk. Ze denken gewoon dat je groter wordt [de dag dat je verjaart].
(Lier BS)

De houding van de ouders, zo weet Eva, wordt ook mee bepaald door de manier waarop zij zelf zijn opgevoed. Dat lokt bij Thomas de bedenking uit dat zelfstandig op weg gaan iets is wat je nu eenmaal moet leren, en dat het dus onzinnig is dat ouders dat leerproces alsmaar uitstellen:

Eva: Ja, [als ik] om negen uur of zo nog iets moet gaan halen of zo. Ik mag dat van mijn papa wel, maar mijn mama, die denkt nog altijd dat ik dat niet kan.

M1: De papa denkt wel dat je dat kan, en de mama niet.

Eva: Ja, maar mijn papa die mag eigenlijk al van heel vroeg zo zelf veel doen van mijn bomma en bompa en die mocht al van heel vroeg zo met de trein, ...

Thomas: Ja, dat vind ik ook, als ge, als ge altijd blijft zeggen 'dat mag niet, want ge zijt er nog niet klaar voor', dan zal je daar over een paar dagen ook niet klaar voor zijn, en dan ...

M1: Jij vindt dat ook.

Eva: Mijn papa, ja, maar als hij vindt dat het niet kan, dan kan het niet, en dan zegt hij het ook wel... Ja, maar ik moet zo langs een heel drukke baan, dan zegt hij van 'ja, ik zal even rap met u meegaan' of zo.

Thomas: Maar dat is redelijker.

Regels die een duidelijke, door kinderen gekende motivatie hebben, zijn dus redelijker en worden daarom door kinderen ook makkelijker aanvaard. Ouders zijn daar niet altijd even duidelijk in. "Ik denk dat dat ook van die aanranders is of zo", zegt Marie over haar verbod om niet in het donker naar buiten te mogen. (Lier MS) En Jelle mag niet met de fiets naar school.

M1: Hoe komt het?

Jelle: Ik weet niet. Maar allee, misschien volgend jaar dat ik wel mag. Voorlopig dit jaar mag ik niet met de fiets.

(...)

Jelle: Ik heb dat wel gevraagd, maar allee, die hebben daar niet echt een reden voor...

(Lier MS)

Als ouders niet zo duidelijk zijn in de motivering van een verbod, zoeken kinderen soms ook zelf naar de achterliggende redenen.

Kaat: In de zomer zou ik graag met de fiets naar de manege gaan maar ik mag niet. En ik wil dat. Het is wel zeven kilometer maar ik wil daar naartoe gaan maar ik mag niet.

M1: Waarom niet?

Kaat: Ik weet niet. Omdat het te ver is...

Amber: Mijn meter woont in Roosdaal en ik woon in Liedekerke maar ze heeft dat niet graag omdat ik dan de Pamelsestraat moet oversteken.

M1: Ah ja. Gewoon omwille van één straat?



Amber: Maar het is daar gevaarlijk en dan moet ik de Puttenberg op zo en dat is een hele hoge berg en ze vertrouwt dat niet. En als mijn ketting daar dan afligt zo en dan: 'ik zal u wel wegdoen'.

M1: En eigenlijk vind je dat echt ambetant?

Amber: Maar ja. Het is toch wel eens leuk om met de fiets naar meter te gaan. Dat is een verrassing voor dat mens. Maar ja!

Kaat: Ik denk dat ik weet waarom ze niet graag hebben dat ik naar de manège fiets want ik moet drie drukke straten over.

M1: Jij moest er één over en jij moet er drie over.

Kaat: Dat is toch redelijk druk.

Seppe: Maar op wat uur ga je dan naar de manège? Als het file is dan kan het zijn dat het dan nog spits is of zo. Ik kan me dan wel inbeelden dat de ouders dan zeggen van, nee...
(Ternat MS)

Kaat weet niet zo goed waarom ze niet met de fiets naar de manège mag, maar na het verhaal van Amber neemt ze aan dat dat komt omdat ze enkele drukke wegen over moet. De tussenkomst van Seppe daarna toont opnieuw hoe belangrijk het is dat een dergelijk verbod een begrijpelijke, gegronde reden heeft. De grote verkeersdrukte zou het verbod van Jills ouders aanvaardbaarder maken.

6.1.4 Een groeiende autonome mobiliteit

Met een groeiende leefwereld groeit ook de zone waarin kinderen zelfstandig mobiel zijn.

Ellen: Eerst, mijn fiets, dat was zo'n heel klein fietsje, en wij hebben zo een heel klein terrasje zo, en daarachter een tuin. En ik mocht alleen maar daarop, maar daar stond toen een zandbak op dat terrasje, dus dat was heel lastig, want ik mocht nog niet op de straat achter onze tuin. En toen ik groter werd, toen mocht ik daar alleen. Later mocht ik op de straat ook nog, hé, langs daarachter, en dan mag ik nu gewoon [overal] fietsen.

M1: En waarom mocht je alleen maar in uw eigen straat?

(...)

Ellen: Ah, omdat daar geen auto's, allee, heel weinig auto's zijn, en achter ons huis zo, daar zijn wel veel auto's, allee, meer toch.

(...)

Eva: Vroeger mochten wij dus alleen maar op het terras fietsen. Nu mag dat zelfs niet meer, omdat we veel te groot zijn. En ik mag dus wel in mijn tuin fietsen. Vroeger mocht ik dat alleen maar, nu mag ik dat wel nog. Ik speelde daar dikwijls in, wij hebben wel een redelijk grote tuin, dus zeg maar een grote. Nu mag ik wel in mijn straat fietsen, maar niet te ver omdat dat een héél grote straat is, anders fiets ik helemaal tot Duffel en weet ik waar, dus die loopt helemaal door, die splitst ook soms, maar ik weet niet wanneer onze straat stopt, ik let daar nooit op. En nu mag ik wel rondfietsen zo...

(Lier BS)

Zo stijgt stilaan de actieradius van de onbegeleide mobiliteit van de kinderen, die op de leeftijd van 11 à 13 jaar lijkt per fiets voor velen lijkt te schommelen tussen een viertal en een achttal kilometer, soms



nog wat meer: doorgaans één of twee dorpen verder.⁴³ Niet alle kinderen nemen zonder volwassen begeleiding de bus of de trein; met de trein zijn kinderen zonder volwassenen bij zich naar een nabije stad geweest (Antwerpen, Aalst, en iemand naar zijn vader in Brussel), of naar de zee. De onderlinge verschillen tussen kinderen zijn hier erg groot en er vallen op basis van onze onderzoeksgegevens weinig uitspraken over te doen.

In elk geval is de overgang van de lagere naar de middelbare school een duidelijk breukmoment in de autonomie van kinderen in het algemeen, en zeker ook in hun autonome mobiliteit. Plots mogen kinderen heel wat meer dan voorheen, en dat voelen zij ook zelf duidelijk aan. Zo zeggen ze dat ze meer of verder (zullen) mogen fietsen, een grotere zone (zullen) hebben waar ze mogen komen, of dat plekken die verboden waren dat niet langer zullen zijn.

Thomas: Ja, ik mag volgend jaar wel meer. Ik heb zo'n paar verboden zones die nu niet meer verboden gaan zijn... Onder andere in de bossen van het fort en zo. En ook, ik moet niet meer op de route blijven naar 't school. Ik mag wel eens van koers veranderen.
(Lier BS)

Ouders laten gaandeweg meer en meer onbegeleide mobiliteit toe wanneer ze zien dat het in de praktijk wel lukt:

Marie: Ik mag nu eigenlijk meer met de fiets. Bijvoorbeeld, ik doe dus toneel, mijn hobby. Ik werd met de auto naar school gebracht en ik werd ook met de auto naar mijn hobby's gebracht. Maar nu dat ik met de fiets naar school ga, mag ik ook met de fiets naar mijn hobby's.
(Lier MS)

Lotte: Ik mag binnenkort [in het eerste jaar van de secundaire school] alleen met de fiets (...), want wij doen nu vrij veel fietstochten, en dan mag ik wel naar school komen.
(Lier BS)

Meer onbegeleid op pad mogen kan ook praktische redenen hebben, bijvoorbeeld wanneer kinderen van de lagere naar de secundaire school overgaan. Omdat kinderen uit een zelfde gezin dan naar een verschillende school gaan, is het brengen en ophalen niet altijd meer haalbaar. "Dan moet ik met de fiets gaan," zegt Ellen over haar overgang naar de secundaire school, "en papa en mama, die brengen mijn [jongere] zus." (Lier BS) Terwijl Ellen eerder ook al met de fiets naar school mocht (weliswaar meestal samen met haar ouders), betekende een dergelijke praktische overweging voor Sophie dat zij plots wél met de fiets naar school mocht.

Sophie: Ik wou eigenlijk vroeger ook al met de fiets, maar mijn ouders, ja, die vonden mij dan te jong en zo, en, ja, nu naar het middelbaar zien ze van, ja, dat is misschien handiger omdat mijn klein zus haar school is gedaan om half vier, die van mij is dan gedaan om tien voor vier. Dat zou dan te moeilijk worden, en ja, als er eens een les moest uitlopen zoals turnen of zo, dat ze niet altijd over en weer moeten rijden.

De regels over verplaatsing, die bij jonge kinderen eerder zullen gaan om zones, routes en grenzen, worden bij het opgroeien gaandeweg meer en meer versoepeld. Maar er komen ook nieuwe beperkingen bij die samenhangen met het feit dat ouder wordende kinderen zich steeds meer naar

⁴³ In Wambeek was dat Schepdaal, Roosdaal, en een enkele keer Sint-Pieters-Leeuw, dat een stuk verder ligt. In Lier ging het onder meer om Kessel (iets wat twee kinderen elke dag deden) en Nijlen.



specifieke bestemmingen *willen* verplaatsen: naar de bioscoop of naar een café gaan, bijvoorbeeld, of een festival bezoeken. Het is dan niet meer zozeer (alleen) de weg ernaartoe die bezorgdheden oproept bij de ouders, maar de bestemming zelf, en de mensen die er (mogelijk) te vinden zijn. Het algemene, op zich niet met mobiliteit verbonden 'meer dingen willen' en het algemene 'dingen nog niet (of wel al) mogen' hebben ook repercussies op mobiliteit: als bepaalde bestemmingen verboden zijn, heeft dat weer minder mobiliteit en minder contact met de publieke sfeer tot gevolg.

M1: Vinden jullie dat jullie te weinig [dingen mogen]?

Sophie: Eigenlijk wel. Ja, ik vind, ik bedoel, als je nu ziet bij ons in de klas dan is het van: ja, wij gaan naar die film zien en als je wil ga je mee. Maar dat mag dan niet van mijn ouders. En dan moet je zo altijd wachten dat die uitkomt [op video of dvd]. Maar ja, huren doen we ook niet dus dan moet je zo al eens per toeval hebben dat je die mag kopen. Maar ik vind dat wel tof zo op groot scherm en dan zo geluid langs alle kanten en dan zo liggen giechelen.

(Lier MS)

6.2 Begeleiding door ouders

M1: Zeg, en waarom willen ze u soms niet wegbrengen?

Julie: Euhm... Ze doen dat eigenlijk altijd...

(Lier MS)

Het was zeer opvallend **dat de meeste kinderen zonder veel problemen beroep konden doen op hun ouders om hen ergens met de auto heen te brengen.**

'Begeleiding' betekent niet noodzakelijk 'brengen en halen met de auto'. Ellen wordt gewoonlijk met de auto naar school gebracht, maar soms wil haar jongere zus met de fiets naar school, en dat mag ze nog niet alleen. "Dan ga ik met het hele gezin naar het school met de fiets." (Lier BS)

Maar Ellen is zonder meer een uitzondering. Ouders brengen hun kinderen met de auto naar school, naar vrienden of naar (georganiseerde) vrijetijdsbestedingen (die zonder auto soms moeilijker bereikbaar zijn), omdat ze dat veiliger vinden, omdat het snel gaat of moet, of omdat het brengen van de kinderen gewoon past in de agenda van de ouders. Enkele kinderen komen of kwamen vroeger gewoon mee met hun ouders die les geven in dezelfde of een naburige school, of in de buurt van de school werken en toch al met de auto komen. "Ik kom met mijn mama naar school omdat die hiernaast les geeft", zegt Amber, die echter ook wel eens gebracht wordt als haar moeder vrijaf heeft. Hoewel 'de auto nemen' voor kinderen noodzakelijkerwijs impliceert dat ze begeleid worden, spraken zij over de aanwezigheid van hun ouders tijdens het vervoer noch als iets vervelends, noch als 'quality time'. De begeleiding *op zich* blijkt weinig relevantie voor hen te hebben.

Nu zijn het vaak de kinderen zélf die er (al dan niet succesvol) op aansturen om de auto te nemen. Dat doen ze op een veeleer 'egocentrische' manier ("ik moet ergens naartoe, ga je mij brengen?"): ze proberen hun ouders als het ware letterlijk voor hun kar te spannen, omdat hen dat goed uitkomt – ook als er eigenlijk een valabel alternatief is.



Ines: Als ik zo bijvoorbeeld naar een feestje moet, zoals de laatste tijd veel is, dan is dat zo van 'hé mama, kom dat is ver, brengt mij toch ne keer, hé, komaan, breng mij.' 'Allee, da's niet ver, ga met de fiets'. 'Maar nee, ik wil met de auto'. 'Nee, met de fiets', 'Nee, met de auto' ... Goh, dan is dat ...

M1: En waarom wil je dan in zo'n geval per se met de auto?

Ines: Omdat ik geen zin heb om met de fiets te gaan. Ik ga al elke dag met de fiets naar school. Da's al meer dan genoeg.

(Wambeek BS)

Zelfs in Wambeek, waar de meeste leerlingen heel dicht bij de school wonen, worden kinderen wel eens met de auto gebracht. Dat bleek onder meer uit de vragenlijsten die we vooraf hadden laten invullen om de kinderen voor de focusgroep te selecteren. Nathalie woont op zo'n vijf minuten stappen van de school.

M1: Ah ja, het is echt niet zo ver. En hoe komt het dan dat je gebracht wordt met de auto? Wanneer word je dan gebracht met de auto? In welke gevallen?

Nathalie: 's Winters soms, als het regent

M1: Als het regent. En vraag je dat dan zelf? Stuur je daar zelf op aan, om gebracht te worden?

Nathalie: Ah ja. Ja ik wil niet nat zijn.

Zoals in hoofdstuk 3 werd aangegeven, vinden kinderen slecht weer vaak een goede reden om met de auto gebracht te worden. "Als het echt hard regent, dan vraag ik of ze mij met de auto doen" (Lena – Lier MS). Terwijl kinderen doorgaans de fiets een prettiger verplaatsingswijze vinden dan de auto, bestaat over die voorkeur een duidelijke ambiguïteit. De auto is luxueuzer, en geniet daarom bij heel wat kinderen de voorkeur wanneer hen dat goed uitkomt.⁴⁴ Dus worden kinderen die maar heel zelden met de auto gebracht kunnen worden, beklaagd door de andere kinderen, vooral omwille van de verplaatsingen in slecht weer. Het is opvallend hoe 'natuurlijk' pakweg regenweer kan zijn als argument om gebracht te worden. "Als het regent brengt die mij natuurlijk", zegt Nathalie over haar moeder die haar soms wel en soms niet naar een vriendin brengt.

Dat ouders doorgaans bereid en beschikbaar zijn om dat te doen, blijkt voor veel kinderen dus eigenlijk iets heel **vanzelfsprekends** te zijn. De vereenzelving tussen mobiliteit en de auto – de 'auto-logica' (Fotel & Thomsen 2004: 546) – die in onze maatschappij zo vaak gemaakt wordt, en die juist mee aan de basis ligt van het 'met de auto brengen en ophalen van kinderen', nemen kinderen ook zelf over. De auto wordt door hen ook als een voor de hand liggend vervoermiddel gezien om relatief grote afstanden af te leggen. Wanneer Jana zegt dat ze naar zee is geweest en haar klasgenoten vragen of ze dat dan alleen deed, zegt ze: "Ja, tuurlijk. Anders zou ik niet met de trein geweest zijn". Met haar ouders zou ze 'natuurlijk' wel met de auto geweest zijn.

De vanzelfsprekendheid van verplaatsingen met de auto blijkt ook uit de manier waarop kinderen over die verplaatsing spreken: alsof ze die zelf organiseren. Femke kan wel enkel met de auto naar school gebracht worden als haar moeder niet moet werken, en gewoonlijk gaat ze met de trein. Toch verkiest ze soms de auto:

⁴⁴ Omdat ouders het vaak veiliger vinden om hun kinderen met de auto te brengen, en kinderen het prettig vinden dat ze niet nat of moe worden of dat ze onderweg niet op het verkeer hoeven op te letten, lopen de belangen van ouders en kinderen hier vaak gelijk.



Femke: Maar ik ga meestal met de auto, als ik zeg van: oh, ik ben te moe. Ik ga wat later opstaan, en dan kan ik later vertrekken met de auto en dat is gemakkelijker. Dan kan ik wat uitslapen.

(Ternat MS)

M1: Wanneer ga je met de fiets en wanneer met de auto?

Kobe: Als het goed weer is [met de fiets] en als het slecht weer is met de auto.

(Wambeek BS)

Niettemin kent de vanzelfsprekendheid van het idee om 'de auto te nemen' ook voor kinderen zijn grenzen.⁴⁵

Kaat: Ik kom te voet, maar in het begin van het schooljaar kwam ik met de fiets. En als het koud is of als mijn vriendin ICT heeft dan kom ik met de auto.

(...)

Simon: Luie! Ze woont hier misschien... Ze woont op de Kasteellaan, dat is toch niet ver?

Seppe: Ah, profiteur!

(Ternat MS)

Seppe noemt Kaat een profiteur omdat ze dan gebruik maakt van een luxe die eigenlijk helemaal overbodig is omdat er een goed alternatief is. In een soortgelijke opmerking, even later in het gesprek, maar dit keer over Amber die met haar moeder naar school komt, legt Seppe uit waarom hij dat 'profiteren' vindt:

Amber: Ik word nooit nat.

Seppe: Gij zijt gewoon een dikke profiteur.

(...)

M1: Zeg, 'je bent een dikke profiteur' zeggen ze tegen jou omdat je met de auto gaat. Maar daarnet hebben ze allemaal gezegd van: eigenlijk kiezen we niet echt voor de auto, want als we eigenlijk kunnen kiezen is het leuker om met iets anders te gaan. Ja, leg dat eens uit.

(...)

Seppe: Zij profiteert van haar moeder dat haar moeder hier komt werken en dan...

Amber: Daar kan ik toch niet aan doen?

Seppe: Ja, maar gij kunt uit uzelf zeggen van: moeke, ik ga met de fiets, en ge profiteert daar niet van dat uw moeke... Als uw moeder bijvoorbeeld een dag vrij heeft en gij hebt die niet, dan moet zij toch de auto pakken, dus gij zijt profiteur van uw moeder. Dan is dat altijd minder vakantie dat zij heeft, dus gij profiteert van uw moeder haar vakantie en wij moeten dat niet doen.

Met de auto gebracht worden beperkt, zoals Seppe hier zegt, inderdaad de vrije tijd en de autonome mobiliteit van de ouders.

Soms maken de ouders dat ook duidelijk aan hun kinderen: voor hen is het brengen en halen met de auto tijdrovend en niet zo vanzelfsprekend als de kinderen soms wel lijken te denken.

⁴⁵ Het gaat dan wel om de appreciatie van het gedrag van *anderen*.



Marie: Ja, bijvoorbeeld mijn papa zegt 'ja, wegbrengen is komen halen', en dan [zeg ik] zo 'ja, maar dan ga ik te voet terug'. En dan zo van 'Allee dan'. 'Maar kan je mij toch niet komen halen?'

Bert: En dan kunt ge daar ook te voet naar toe hé. Als ge te voet kunt terugkomen.

Marie: Ja, te voet, dat duurt langer en ik heb dan nog maar tien minuten of zo en ...

Bert: Ja, dan moest je maar snel vertrekken hé.

Marie: Nee, maar dat duurt wel lang bij mij hoor.

(Lier BS)

Zoals Bert opmerkt, kan je er ook voor zorgen dat je je niet afhankelijk maakt, door zelf te voet te gaan.

Als de kinderen met de auto willen of moeten gaan, voelen ze hun afhankelijkheid wel wat sterker aan omdat ze moeten wachten terwijl hun druk bezette ouders met iets anders bezig zijn. Omdat de ouders niet altijd zomaar bereid of beschikbaar zijn om hun kinderen met de auto ergens heen te brengen, moeten er tussen kinderen en ouders afspraken gemaakt worden. Dat kan voor sommige kinderen makkelijk, voor anderen is dat veel minder het geval.

Julie: Als ik ergens heen wil, dan moet ik dat op zijn minst een week ervoor zeggen, want anders ben ik er zeker van dat ik niet mag gaan.

Marie: Oh nee, bij mij is dat meestal een minuut.

(Lier BS)

Ouders spreken ook onderling met elkaar af om het vervoer van hun kinderen georganiseerd te krijgen. "Ik rijd samen met Britt [naar de dansles], en dan doet de moeder van Britt ons weg en ons mama komt ons dan halen" (Lena – Lier MS). Ook familieleden worden ingeschakeld om kinderen af te halen:

M1: Jij gaat soms ook met de auto? Maar heel soms.

Kaat: Maar ik doe dat niet zo graag, maar iedere woensdag komt mijn pépé mij afhalen omdat dat iets verder is. Ik ga daar woensdagnamiddag altijd eten en dan komt hij mij altijd aan het sportcentrum oppikken. Maar ik ga veel liever te voet of met de fiets.

(Ternat MS)

Dat er op woensdag niet op school gegeten kan worden, heeft dus ook weer een invloed op de mobiliteit van kinderen: Kaat wordt er afhankelijker door; voor andere kinderen zal de afwezigheid van werkende ouders integendeel meer vrijheid impliceren.

Kinderen zijn niet alleen afhankelijk van hun ouders of volwassenen die hen vervangen: voor alle vormen van georganiseerde verplaatsing – openbaar vervoer, maar ook wandel- en fietsroutes – ben je afhankelijk van een vast, niet onderhandelbaar tijdschema. Vergelijken daarmee geeft de persoonlijke ouderlijke begeleiding in de auto kinderen wat meer controle over de verplaatsingssituatie. In de auto zijn kinderen geen passieve achterbankzitters: ze hebben er best wel iets te zeggen (en wel juist door *vooraan* te willen en mogen zitten, bijvoorbeeld, of door de muziek of het radiostation te kiezen). De autobestuurder begeleidt je wel rechtstreeks, maar dat opent ook perspectieven:

M1: Met de auto kun je geen ommetjes maken.

Tibo: Jawel. Als ik bijvoorbeeld eens zin heb in pizza, dan rijden we niet langs de kortste weg maar gaan we langs de pizzeria. Voor pizza.

M2: En dan moet je vragen: gaan we langs de pizzeria?



Tibo: Elke vrijdag is dat eigenlijk.

M1: Zou je het dan vervelend vinden als je niet om die pizza zou rijden?

Tibo: Nee, want dan eten we frieten.

(gelach)

(Ternat MS)

Met ouders valt dus best te onderhandelen, ook over het brengen of halen zelf. Wanneer dat bij de ouders moeilijk ligt, gaan sommige kinderen met de fiets – ze *maken* zich niet afhankelijk –, anderen leggen zich bij de situatie neer, of proberen hun ouders toch nog te overtuigen.

M1: Ah ja. Maar ge hebt nog geen last gehad, dat je zei van ‘Daar geraak ik niet, want ons moeder en ons vader willen ons niet wegbrengen’.

Gs/Bs: Oh, dat wel.

M1: Ah, wat doe je dan?

Bert: Met de fiets.

Julie: Dan begin ik te mokken en zo.

Sophie: Ja, thuis blijven tegen mijn zin... Ook kwaad worden.

Jelle: Ik laat dat gewoon zo.

M1: Gij wordt niet kwaad.

Julie: Allee jongen.

M1: En gij?

Marie: Toch nen helen tijd met zo’n lang gezicht en dan zeggen ze ‘Allee lacht nu eens.’

En dan zeg ik ‘waarom?’ Ja, na een tijdje [geven ze toe]: ‘Allee dan’. ‘Joepie!’

(Lier MS)

Terwijl sommige kinderen kunnen onderhandelen, is de auto voor andere kinderen geen optie. Wanneer het gaat om verplaatsingen naar school, dus tijdens de week, zijn veel ouders al weg naar hun werk met de auto.⁴⁶

6.3 Opgroeien: tussen beschermen en loslaten

6.3.1 Een groeiend streven naar zelfstandigheid: kinderen versus ouders

Kinderen vinden de bezorgdheid van hun ouders vaak overbezorgdheid (cf. supra). Terwijl het donker zowel door ouders als door kinderen vaak als potentieel gevaarlijk wordt ingeschat, is het ook een arena waarin kinderen tegenover hun ouders gaandeweg hun zelfstandigheid opeisen. Het ten tonele verschijnen van een (over)bezorgde ouder is gênant ten opzichte van hun vrienden.

Amber: Als het donker is komt mijn pa mij altijd binnenroepen.

Kaat: Maar dat is ambetant hé! Dat staat die daar ineens: ‘Kaat, ge moet naar binnen.’ Ja.

Tof...

⁴⁶ En niet alle gezinnen bezitten een auto (19,4% van de Vlaamse huishoudens en nog aanzienlijk meer in de grootsteden (NIS, 2001), al zullen gezinnen met kinderen in deze groep zeker ondervetegenwoordigd zijn). In onze focusgroepen echter beschikten de ouders van alle kinderen over minstens één auto.



Amber: Mijn moeder is altijd ongerust. Ik ga zo naar soms in de vakantie zo naar het skaterplein aan de schaatsbaan, met vriendinnen en dan jongens erbij of zo. Enne....

Seppe: 'Stel u voor dat er eens iets kan gebeuren.'

Amber: En als het dan donker wordt dan komt mijn moeder daar alleen af...

Seppe: ah nee!

Amber: ... en dan is dat gewoon een afgang van te zeggen: 'Amber, je moet naar huis komen.' Maar ja! En dan sta je daar zo en dan zeggen die anderen zo de volgende dag dat je daar komt van: 'Was *dat* uw moeder? Die was wel ongerust over u, hé.' Oh zeg! En dan sta ik daar zo van, oooh!!! Dat is echt zo ambetant zo van, 'dat was de mijne, ja...'
(gelach)

Kaat: Zo een afgang dat ze daar ineens dan staan om u te komen halen.

Amber: 'Amber, je moet komen eten! Amber, het wordt donker, kom. Je moet naar uw bed hé. Amber, kom je moet je pyjama komen aandoen en u komen douchen. Amber, ge moet dit, Amber, ge moet dat...'

Seppe: Ah nee. Die van mij die zeggen gewoon dat ik moet afkomen en meer is dat niet. Mijn pa die roept eens. Die hebben allemaal mijn pa al ne keer gezien dus die vinden dat niets.

(Ternat MS)

Zoals de laatste uitspraak van Seppe aangeeft, is een onnadrukkelijke aanwezigheid van de ouders heel wat minder problematisch. "Als ze maar direct weg zijn", zei Amber in de volgende sessie.

M1: Zeg, hoe komt dat nu eigenlijk dat ouders zo snel in lucht moeten opgaan?

Seppe: Omdat dat anders afgang is voor uw vrienden.

Amber: Ja.

Kaat: Ja.

M1: Gaat het eigenlijk alleen om die vrienden?

Gs/Bs: Nee.

Seppe: Als ge daar dan toekomt met uw ouders, dat is niet zo erg, maar als die op een concert of zo mee tot aan de ingang gaan, en als ge uw ticket afgeeft: 'ja, daag, daag', dat is stom.

Amber: Ja, en zo bij u blijven...

Seppe: Dat ze u afzetten, dat is niks, maar...

Amber: Als ze daar bij zijn, en daar zijn dan vrienden bij zo van, 'gaan die nu heel de tijd bij ons blijven lopen'.

(...)

Simon: Ja, en allee ja, ze doet dat misschien om goed te doen...

Kaat: Ja...

Simon: maar, allee ja, het is wel goed dat ze zo bij u blijven...

Seppe: Ze heeft een moederhart.

Simon: ja, maar, dat is gewoon, da's stom.

Kinderen begrijpen de bezorgdheid van hun ouders dus wel, maar die bezorgdheid moet op de achtergrond blijven, onzichtbaar voor de vrienden.⁴⁷ Opgroeien betekent loskomen uit de sfeer van thuis, van de familie, en een 'eigen' identiteit vinden tussen de *peers* en in de publieke ruimte. Streven

⁴⁷ Een vriend van de auteur wou eens zijn 13-jarige zoon afhalen van een feestje bij klasgenoten. Die zoon vond dat geen goed idee: 'papa, zijt ge zot geworden? Dat is sociale zelfmoord!'



naar autonomie is dus een mogelijke bron van conflicten tussen ouders en kinderen. Kinderen van twaalf of dertien voelen zelf ook dat die conflicten stilaan toenemen.

Julie: Ik durf meer ingaan tegen mijn ouders en zo... Vroeger hadden wij eigenlijk echt nooit een meningsverschil, maar tegenwoordig is dat zo echt wel zo van, ja, een schone T-shirt of zo vinden zij dan altijd weer vís en vulgair en vanalles wat ze nog maar kunnen verzinnen, en ik vind dat dan weer...

(Lier MS)

Omdat autonomie haast per definitie verworven wordt weg van huis, in de publieke ruimte, kunnen ook over autonome mobiliteit conflicten ontstaan: over in het donker nog buiten mogen zijn, bijvoorbeeld, of over het al dan niet mogen gaan naar semi-publieke plaatsen. Vanaf hun twaalfde of de overgang naar de secundaire school mogen veel kinderen bijvoorbeeld wel eens met vrienden naar de film, maar dat gaat niet altijd zonder moeite. "Sinds kort mag ik naar de cinema gaan, en daar is heel veel ruzie op voorhand voor geweest" (Thomas – Lier BS)

Julie: Mijn moeder vond het al ik weet niet hoe vervelend dat ik hier samen met Luna naar de cinema ging... Maar ik weet hoe moeilijk dat ik iets loskrijg van mijn moeder, dus. Ja, mijn vader die beslist daar niet zo hard over. Dat is zo: 'ja, ik zal het hem straks wel eventjes zeggen'. Dan zo 's morgens, 'ja, hij vindt dat dat eigenlijk geen film is voor u maar allee...' Oké, ja, foert...

(Lier MS)

6.3.2 Vrijheid en bescherming: gelijklopende belangen

Vaker dan conflicten op te leveren, lijkt het schipperen tussen 'beschermen' en 'loslaten' echter voor weinig problemen te zorgen – althans op de leeftijd van 12 à 13 jaar. Het viel erg sterk op **dat de agenda's van ouders en de door ons bevroegde kinderen op diverse vlakken erg gelijklopend waren**. Ouders willen kinderen een zekere mate van vrijheid gunnen, maar willen hen ook beschermen; ook kinderen willen die vrijheid, maar willen vaak ook terugvallen op hun ouders.

Praktische redenen

Voor de gelijklopende belangen van ouders en kinderen kunnen er heel praktische redenen zijn. Kinderen vinden het gewoon handig om gebracht te worden, en hun ouders zijn daar vaak erg makkelijk bereid toe en beschikbaar voor. Bovendien kan 'samen gaan winkelen' voor kinderen een erg pragmatische motivering hebben:

M1: Zeg, en als je dan naar het Shopping Center gaat, gaat er iemand alleen naar het Shopping Center?

Julie: Nee.

Marie: Ah nee, dat niet.

Sophie: Nee, maar ons mama is de gelddinge hé.

M1: Ah, puur omdat de mama geld heeft.

Sophie: Ja... ja, zeg, ge moet da niet aan mijn ouders vertellen hé.

M1: Als die nu geld zou meegeven bijvoorbeeld?

Sophie: Ja... Dan sta je daar zo van 'Ja, ja, dat is nu juist te weinig geld.' En anders kan je nog eens vragen van 'mama, krijg ik nog eens tien euro, want het is juist te weinig'.



Marie: Als ge alleen zijt en ge hebt zo een bepaald bedrag, dan is dat echt dát hé.
(Lier MS)

Bovendien voorkomt onderling overleg met de ouders eventuele problemen.

Jelle: Dan kom ik terug naar huis en dan begint mijn moeder direct te zagen: ‘Wat hebt gij nu gekocht’ en zo...

Bert: Dan ga je met vrienden, maar dan koop je meestal niks, dan kijk je en dan kom je later nog eens terug met je mama of zo om dat te kopen.
(Lier MS)

Kinderen gaan daarom niet zo vaak zonder hun ouders winkelen.

Amber: Nee, want dan weet mijn mama niet wat ik gekocht heb, en als ik dan thuis kom, dan vindt ze dat niet mooi, en dan zit ik onder de puree.

(...)

Tibo: nee maar, naar Aalst of zo, dat is niet erg, want dan kunnen zij het betalen.

Amber: ja, maar ze moeten meegaan, als ge zo alleen gaat, en ge krijgt maar zo, 'k zeg nu maar, 50 euro mee, da's weinig voor mij...

Simon: Als ik met 50 euro op zak loop, dan voel ik mij een rijke mens, ja!

Amber: Ja, maar, dan is dat zo van ‘al mijn geld is hier op, wat moet ik nu gaan doen?’

Femke: En als uw ouders meegaan, dan moogt ge zo veel meer hebben, vind ik.

Simon: Ja, want ik zeg altijd ‘ja, ik ga voor een T-shirt en voor een broek’, en dan kom ik daar met twee broeken, drie T-shirts en een pull.

(Ternat MS)

Hoezeer interesses van ouders en kinderen bij het winkelen soms ook mogen uiteenlopen, toch hebben kinderen veel redenen om samen met hun ouders te winkelen. Dat toont nog maar eens dat autonome mobiliteit lang niet alleen een ‘verkeerstechnische’ materie is. Kinderen kunnen er ook autonoom voor kiezen om zich ‘niet autonoom’ te verplaatsen.

Een latente interesse in zelfstandigheid

Kinderen van 10 à 13 jaar⁴⁸ worden wel eens ‘tweens’ genoemd: zij zitten in een fase tussen (*between*, vandaar de naam) de kindertijd en het tiener of puber zijn. Die overgangsfase is ook duidelijk merkbaar in hun verlangen naar een zelfstandige mobiliteit. Het ‘willen’ en het ‘durven’, beiden erg nauw verbonden met het opgroeien van kinderen, bevinden zich daarbij in een soort kantelmoment. Kinderen willen wel min of meer alleen naar de stad⁴⁹ – het is een denkbare mogelijkheid –, maar die interesse is nog niet altijd concreet genoeg om er ook echt naar te streven. Ze durven dat ook wel al, maar misschien toch niet helemaal. In deze context zijn *peers* erg belangrijk in het opgroeien: misschien geven zij een concrete aanzet om wél eens naar de stad te gaan, en vrienden zijn ook erg belangrijk omdat ze je kunnen helpen en steunen in onvertrouwde situaties.

Kinderen ontwikkelen dus stilaan een zekere belangstelling om zonder volwassenen naar bepaalde plaatsen te gaan, maar soms is die interesse nog veeleer latent.

M1: Wie wou wel eens alleen naar Aalst gaan?

⁴⁸ Of van 8 of 9 tot 12 jaar, ...: de leeftijdsgrenzen variëren nogal eens.

⁴⁹ Of in Lier naar een grotere stad als Antwerpen, een winkelcentrum, ...



Lennert: Aalst, daar zijn goeie winkels.

M1: Ben jij daar al eens alleen naartoe willen gaan?

Lennert: Ah ja, dat wel.

M1: En dat mocht toen niet?

Lennert: Ik heb dat nog nooit gevraagd.

(Wambeek BS)

Kinderen hebben er een groot vertrouwen in 'dat het er ooit wel van zal komen': het hoeft nog niet meteen, het komt in de toekomst wel vanzelf.

Julie: Ik wil wel sommige dingen wat meer doen maar dat hoeft niet echt per se. Ik heb niet het gevoel dat ik iets mis of zo.

(Lier MS)

Kinderen hebben dus nog niet altijd veel interesse om vaak naar de grotere stad te trekken. Zo is Antwerpen voor de kinderen in Lier niet altijd een voor de hand liggende bestemming, omdat ze nog weinig redenen hebben om daarheen te gaan.

M1: Zeg, en waarom mogen de anderen niet naar Antwerpen ?

Jelle: mogen, dat wel.

Lena: mogen, dat wel.

M1: Waarom wil je dat niet doen?

Lena: Ik vind dat niet... Helemaal alleen vind ik dat niet plezant, met vrienden zou dat wel...

M1: En omdat je geen zin hebt?

Lena: Ik weet dat niet. Ik doe dat gewoonweg niet.

M1: Nog nooit bij u opgekomen?

Jelle: Daar komen wij bijna nooit, in Antwerpen.

M1: Nee?

Jelle: Zo heel af en toe naar de cinema in het midden van het stad dan. En dan heel af en toe is dat dan winkelen, maar...

M1: Met uw ouders dan?

Jelle: Ja, dat is wel met mijn ouders.

M1: En waarom ga je niet alleen?

Jelle: Ik weet dat niet. Als wij dat doen, doen we dat meestal dichterbij. Dan komen wij naar Lier of zo.

M1: Ah ja. En dat vind je even leuk.

Jelle: O, ja.

M1: Je hebt geen zin om ernaar toe te gaan?

Jelle: Nee.

Lena: Ik heb dat nog nooit voorgesteld om... 'Mama, mag ik eens naar Antwerpen?'

(...)

Jelle: Ik weet niet van wie ik het zou mogen maar ik mag het zeker van één van de twee [ouders] als ik dat goed vraag. Dan zal dat wel mogen.

M2: Maar eigenlijk is er niet veel reden om naar Antwerpen te gaan?

Jelle: Nee.

M2: Al wat er in Antwerpen is, allee, winkels en zo, dat heb je in Lier ook.

Jelle: Ja, 't is dat.

Julie: (ironisch) Wat is er nu in Antwerpen te doen?



(Lier MS)

Semi-autonome mobiliteit en andere vormen van onrechtstreekse begeleiding

Ouders geven hun kinderen vaak een zekere vorm van vrijheid, maar zorgen er toch voor dat ze daar nog enige controle op hebben.

Zo brengen ouders hun kinderen ergens heen, zetten ze hen daar af en halen ze hen later weer op. Ter plekke kunnen de kinderen dan vrij rondlopen.

Amber: Maar wij doen dat vaak dat ik met Laura naar Aalst ga en dat mijn mama of haar mama dan meegaat. En dat haar mama dan een cafeetje gaat doen of zo. Dan mogen wij alleen weggaan. En dan komen wij eens samen en dan gaat zij ook eens winkelen en dan gaan wij nog eens apart, en dan komen we op het einde weer samen en gaan we samen naar huis.

(Ternat MS)

Dat zou 'semi-autonome mobiliteit' genoemd kunnen worden: ouders brengen of begeleiden hun kinderen naar een bepaalde bestemming, waarna de kinderen ter plekke alleen gelaten worden. Semi-autonome mobiliteit was typisch voor de groepjes kinderen uit de secundaire school. In vergelijking met de nauwelijks één jaar jongere kinderen uit het zesde leerjaar van de lagere school hadden zij (tegen het einde van het schooljaar) hun leefwereld al aanzienlijk uitgebreid. Terwijl de publieke sfeer voor jongere kinderen vooral de plek is voor spel, avontuur en informele mobiliteit, gaat de aandacht bij de wat oudere kinderen meer en meer uit naar specifieke bestemmingen (verbonden met een meer doelgerichte mobiliteit) van ontmoeting, zien en gezien worden.

Soms is die belangstelling nog slechts latent aanwezig: vooralsnog ontbreekt de concrete aanleiding die kinderen er werkelijk toe aanzet om bijvoorbeeld eens met vrienden en zonder volwassenen naar een winkelcentrum te gaan (cf. supra). Een mogelijk initiatief daartoe kan soms uit de ouders zélf komen:

M1: En is dat dan niet toffer van zo alleen te gaan shoppen?

Lena: Ja, dat heb je wel. Ja, mijn moeder heeft zo eens voorgesteld om mij zo'n paar ... ja, zo wat geld mee te geven en dan een paar vriendinnen te gaan ophalen en ons dan gewoon af te zetten aan het Shopping Center en dan een bepaald uur ...

M1: En, was dat leuk?

Lena: Ik heb dat nog niet gedaan.

M1: Ah, gij hebt dat nog niet gedaan.

Lena: Nee.

Jelle: Ik heb dat ook nog nooit gedaan. Ja, één keer eens, ik was met mijn vriend naar Hasselt, hé. Die woont daar. Voor die zus gingen zij voor skates zien en wij zijn ondertussen gewoon door Hasselt met twee, allee iets gaan doen, naar de winkels en zo.

(Lier MS)

Semi-autonome mobiliteit is gericht op festivals, cafés, bioscopen, winkels en het stadscentrum en winkelcentra: plaatsen, verbonden met populaire cultuur of consumptie, die deze kinderen in contact brengen met jeugdcultuur en de wereld van de volwassenen. Het zijn urbane plaatsen, met veel onbekenden, waar veel te beleven en veel te zien is.



M1: Sfinks, in Boechout. Wie is er allemaal naar Sfinks geweest?

Marie: Daar ben ik vorig jaar naar toe geweest.

M1: Hoe ben je geweest?

Marie: Met een vriendin gewoon, die, die vader die...

(...)

M1: Waren jullie bij die papa gebleven, of zijn jullie alleen gaan rondwandelen?

Marie: Nee, wij hebben een uur afgesproken, van ja, een plaats daar, om dat uur, en dan was de papa er al wat later, dus dan hebben wij ook nog wat... Maar dat ging eigenlijk wel. En dan ook zo in het begin zo wat samen. Van ja, daar is dat en daar is dat, en dan... afgesproken. En dan zo uit elkaar eigenlijk gewoon, en dan teruggekomen, wat gegeten en dan nog wat rondgehangen eigenlijk.

(Lier MS)

Het urbane karakter van deze semi-publieke plaatsen – je ontmoet er erg veel onbekende mensen – maakt het voor ouders niet zo makkelijk om hun kinderen los te laten. Wanneer zij hun kinderen naar een dergelijke plek brengen, doen ze méér dan zomaar 'chauffeur zijn': het stelt hen ook gerust.

M1: Veronderstel dat ik aan je ouders zou vragen 'Je kunt je kind nu brengen naar café bijvoorbeeld' of 'ze zijn al groot genoeg, ze kunnen met de fiets'. Zouden die ouders dan voor die auto kiezen?

Kaat: Ja.

Seppe: Ja. Mijn moeder zet ons dan liever af om te zien hoe dat dat daar een beetje is, dus dat daar niet te ...

Amber: Als dat daar te vuil is...

Seppe: En dan gaat ze met een gerust hart naar huis, en anders zit ze daar de ganse namiddag te zenuwpezen, een boekje te lezen, geraakt ze niet weg.

M1: Je hebt er dan alletwee voordeel aan om met die auto te gaan naar die plaatsen

Gs/Bs: Ja.

Seppe: Mijn moeder is gerust.

Simon: Ze zijn gerust.

Seppe: Ja, ze is gerust van 'Ze zijn daar. Ik weet dat ze daar zijn. Ze kunnen daar niet weg'. Als wij met de fiets vertrekken...

Simon: Onderweg kan er iets gebeuren. Dan weet je niet dat er iets gebeurt.

Amber: 'Zou onze Seppe nu een ongeluk gehad hebben? Ik hoor niet van hem en tutututut...'

(Ternat MS)

Hun kinderen met de auto brengen is voor de ouders geruststellend, en voor die kinderen is het een soort preventie tegen de (over)bezorgdheid van hun ouders. Voor de kinderen is gebracht worden ook praktisch: "ga je bijvoorbeeld naar een concert of naar een festival, dan word ik liever gebracht, want dan moet ik mijn fiets daar nog van kant zetten, den enen of den anderen kan dat slot gewoon openbreken", zegt Seppe. Op verschillende vlakken loopt de agenda van ouders en kinderen dus gelijk, ook al omdat kinderen het (zolang hun ouders maar niet te opvallend ten tonele verschijnen) vaak zélf geruststellend vinden dat hun ouders hen zullen komen halen:

Kaat: En voor mijzelf is dat ook weer een veiligheidsgevoel, want dan weet ik zo 'ja, ze komen mij halen'. Bijvoorbeeld als je met de trein gaat, als ik de trein nu mis of als er geen meer is, je weet niet meer hoe dat je thuis moet geraken... of met de fiets, als uw



fiets weg is, wat moet ik dan doen? Maar als je weet 'ah ja, mijn moeder komt mij halen', dan weet ik dat die daar sowieso gaat zijn.

(Ternat MS)

Er zijn nog andere manieren waarop ouders hun kinderen wat onafhankelijkheid verlenen: door ze te laten meegaan met oudere broers of zussen bijvoorbeeld, die verondersteld worden wat verantwoordelijkheid te hebben en wat toezicht te kunnen houden. Kinderen zullen dit verkiezen boven het gezelschap van hun ouders.

Kaat: "Ik ken de buurt niet goed."

Seppe: Maar ja. Als ik naar Aalst ga dat is altijd met mijn [vijftienjarige] zus bij. Die kent dat daar vanbuiten, dus. Die kent daar alle kleine straatjes en steegjes, van die winkelkes, en...

M1: Ja. Alleen ben je er nog nooit geweest? In Aalst?

Seppe: Niet echt nee. Altijd met mijn zus.

M1: Is dat nu leuker met je zus dan met je ouders?

Seppe: Ja. Tuurlijk.

Amber: Alhoewel, met uw ouders dan krijg je misschien wat meer.

Simon: Ja. Dan kunnen die u nog geld lenen.

(...)

M1: Waar kies je dan voor? Die ouders of die broer of zus?

Seppe: Mijn zus. Dan pak ik gewoon genoeg geld mee.

(Ternat MS)

Met oudere broers of zussen mag je dus meer: Thomas (Lier BS) mag niet alleen naar een café in Lier, maar wel samen met zijn broer en zus. Daarin lopen de belangen van ouders en kinderen natuurlijk gelijk: Thomas wil wel eens naar een café, en zijn ouders weten dat zijn oudere broer en zus wel op hem zullen letten. Vanzelfsprekend hangt deze onrechtstreekse vorm van begeleiding af van het hebben van zo'n oudere broer of zus, en zelfs in dat geval is het niet altijd een optie:

Femke: Gewoon al bijvoorbeeld met mijn broer zou ik nooit ergens naartoe mogen gaan, en die is zelfs 24. Maar dat is zo ... (gelach) Maar nee, dat is gewoon omdat die totaal geen verantwoordelijkheidsgevoel heeft en zo, en mijn zus wel.

Amber: Ik heb wel een oudere broer dat 15 maanden ouder is, maar die is superdebiel. Ja, dan moet ik daarmee wat in 't stad gaan lopen.

(Ternat MS)

Kinderen kunnen ook 'van op afstand' worden begeleid, via de GSM. De GSM is een typisch geschenk geworden voor de twaalfde verjaardag of de plechtige communie. In de secundaire school van Ternat hadden alle kinderen een eigen GSM, in Lier vier van de zes. In de lagere school van Lier ging het om enkele kinderen.⁵⁰

Een eigen GSM hebben is niet alleen prettig, maar ook handig als je onderweg bent. "Je kan altijd bellen als er iets is", en dat kan dan slaan op de trein missen, vallen of een technisch probleem hebben

⁵⁰ In Wambeek werd het bezit van een GSM niet bevraagd. Het onderwerp kwam er ook niet spontaan ter sprake, terwijl dat in de andere groepen wel het geval was.



met de fiets, verloren lopen of gevolgd worden door een 'aanrander'. De GSM en de verbinding met thuis die hij belichaamt, wordt dan als een geruststelling aangevoeld.

Sophie: Ik mocht dat oorspronkelijk ook maar hebben van mijn vijftiende maar ik heb ze kunnen overtuigen van: ik ga van het eerste middelbaar met de fiets. Moest er iets gebeuren, dat ik een ongeval heb of zo, dat ik hen toch altijd kan bereiken. Dus heb ik toch een GSM.

(...)

Jelle: Ja. Bij mij was dat ook zo van dat dat altijd wel handig was voor als er eens iets zou gebeuren.

(...)

M1: Gebruik je die dan soms, onderweg als er iets is?

Sophie: Nee. Dat is nog nooit eigenlijk gebeurd.

M2: Is dat dan een trucje om dat van uw ouders gedaan te krijgen?

Sophie: Ja, maar dat is sowieso wel beter moest je echt iets voorhebben; dat is dan wel handig. Maar je moet niet expres iets gaan voorhebben om dan echt een GSM te krijgen. Dat zou ik nu ook niet doen. Maar moest het ooit gebeuren dat je dan toch...

(Lier MS)

M1: Zeg, en als het gaat over verplaatsing hé, jullie moeten je verplaatsen, is die GSM dan een hulpmiddel daarvoor?

Gs/Bs: Ja.

Kaat: Ja, want áls er dan iets gebeurt, kunt ge altijd bellen van... Als ik mijn GSM niet mee heb, dan heb ik geen veilig gevoel.

M1: Jij hebt een veiliger gevoel als je je GSM bij hebt.

Kaat: Ja.

Simon: Dan kunt ge bellen zo van 'mama, nu heb ik wel iets voor'...

Femke: Dan kunt ge bellen als er iets is en zo. Ja, of zelfs als ge uw trein mist of uw fiets is weg, dan kunt ge bellen van 'ja, wilt ge mij komen halen' en dit en dat...

(Ternat MS)

Ouders sturen er dan ook op aan dat hun kinderen hun GSM meenemen, omdat hij handig is in het komen oppikken van hun kinderen, zoals de ouders van Kaat zeggen: " 'En als ge dan hebt gedaan met de muziekschool, als ik daar nog niet sta, bel mij dan, dan zal ik u wel komen halen'."

Het is duidelijk dat de kinderen de GSM niet ervaren als een controlemiddel, maar als heel prettig om te hebben, handig en dus ook geruststellend.

Hier is het opnieuw duidelijk hoe de belangen van ouders en kinderen gelijk lopen: een GSM, of een oudere zus die meegaat, is misschien een vorm van controle en dus van afhankelijkheid, maar dat laat kinderen soms juist toe om naar plaatsen te gaan waar ze zonder die GSM of zonder die zus niet zouden mogen komen (of soms niet zouden durven komen). Dat geldt soms ook voor 'gebracht worden' met de auto: het is vaak door in zekere zin afhankelijk te zijn dat kinderen een grotere autonomie kunnen verwerven.

*



Op diverse manieren blijven ouders een centrale rol spelen in het mobiliteitsgedrag van hun 11- tot 13-jarige kinderen. De mobiliteit van kinderen wordt in de eerste plaats vanuit het gezin geregeld en georganiseerd. Dat maakt kinderen voor een belangrijk deel afhankelijk van hun ouders, die hun kinderen wel geleidelijk steeds meer zelfstandigheid willen geven, maar hen ook nog willen beschermen. Dat gebeurt door regels op te leggen die de bewegingsvrijheid van hun kinderen beperken (verplaatsingen langs bepaalde routes of op bepaalde tijdstippen verbieden, bijvoorbeeld), en door hun kinderen te begeleiden.

Deze bezorgdheid van ouders wordt door kinderen makkelijk als overbezorgdheid gezien. Kinderen trachten de motivatie die achter de regels ligt, te begrijpen: begrijpelijke regels zijn 'redelijk' en daarom beter aanvaardbaar.

Bij de kinderen die wij hebben bevraagd, blijken ouders opvallend makkelijk bereid te zijn om hun kinderen met de auto te brengen. Het zijn vaak de kinderen die er (succesvol) op aansturen om met de auto gebracht te worden: dat komt hen in bepaalde gevallen goed uit. Hoewel de bereidheid en beschikbaarheid van ouders hier niet onbegrensd is, kan met ouders ook onderhandeld worden en heeft het 'gebracht worden met de auto' voor kinderen vaak een nogal vanzelfsprekend karakter. Hoewel kinderen gaandeweg meer zelfstandigheid zoeken, hebben ouders en kinderen opvallend veel gelijklopende belangen, die er in veel gevallen voor zorgen dat een zekere mate van begeleiding of andere beperkingen van de 'autonomie' van kinderen zowel voor ouders als voor hun kinderen voordelen biedt. Bovendien is de interesse in zelfstandig op weg gaan of zelfstandig bepaalde bestemmingen bezoeken bij kinderen soms nog slechts latent aanwezig.

Schipperend tussen beschermen en loslaten, tussen geborgenheid en zelfstandigheid, zoeken ouders en kinderen tussenoplossingen die zowel enige bescherming als een zekere mate van autonomie bieden. Ouders brengen hun kinderen ergens heen en laten ze daar dan ongesuperviseerd hun tijd doorbrengen, meestal in het gezelschap van vrienden. Deze 'semi-autonome mobiliteit' is vooral gericht op semi-publieke plekken die kinderen in contact brengen met de aantrekkelijke wereld van jongeren en volwassenen. Kinderen worden ook soms begeleid door een oudere broer of zus: dat vinden ze prettig, ze mogen naar plaatsen waar ze anders niet heen zouden mogen gaan, terwijl de begeleiding de ouders toch geruststelt. Ook het bijhebben van een GSM vormt zowel voor ouders als voor kinderen een geruststelling, en biedt kinderen, ondanks de indirecte vorm van begeleiding of controle, een stukje meer autonomie.



7. ALGEMENE CONCLUSIES

Dit onderzoek heeft gepoogd inzicht te verwerven in de belevingen, ervaringen en ideeën van kinderen tussen 11 en 13 jaar met betrekking tot hun dagelijkse mobiliteit, en hun autonomie of afhankelijkheid daarin. Het eigen perspectief van kinderen stond daarbij centraal: de open en uitgesproken kwalitatieve onderzoeksbenadering moest toelaten om niet te vertrekken vanuit 'volwassen' ideeën over mobiliteit maar om te begrijpen wat kinderen zelf beschouwen als de relevante aspecten van hun mobiliteit, en hoe zij aan hun verplaatsingen betekenis geven vanuit hun eigen leefwereld.

Zoals uit dit rapport is gebleken, levert deze aanpak een genuanceerd en complex beeld op van de (autonome) mobiliteit van kinderen. Het thema kan vanuit een aantal diverse perspectieven worden bekeken, maar die benaderingen overlappen elkaar voortdurend in een aanzienlijke mate: het is eigenlijk onmogelijk om de verschillende aspecten en eigenschappen van een verplaatsing van elkaar los te maken. Vooreerst is elke concrete, observeerbare verplaatsing reeds een complex samengaan van diverse elementen, zoals verplaatsingswijze (=vervoermiddel), route, bestemming, tijdstip, al dan niet begeleid worden of samen zijn met anderen. Vooral echter kunnen verplaatsingen die door kinderen worden gemaakt, moeilijk begrepen worden zonder ook expliciet aandacht te hebben voor de hele (sociale) context waarin zij plaatsvinden. Daar hebben we uitdrukkelijk aandacht aan besteed in hoofdstuk 4, en in wezen doorheen het hele onderzoeksrapport. Autonomie en afhankelijkheid staan overigens ook centraal in het netwerkproject waar dit belevingsonderzoek in kadert.

We hebben aangegeven dat autonome mobiliteit meer inhoudt dan zelfstandig (onbegeleid) op weg zijn. Het gaat in wezen om de vraag in hoeverre kinderen handelingsmacht bezitten over (=greep hebben op) de bewegingsvrijheid en het al dan niet begeleide karakter van hun verplaatsingen. Gekoppeld als ze zijn aan een zekere vorm van macht (of machteloosheid), zijn autonomie en afhankelijkheid door en door *relationele* kwesties: ze worden bepaald door en grijpen in op de verhouding die ik (als kind) heb met de mensen en de wereld rondom mij.

Omdat kinderen in hun relatie met hun ouders en andere volwassenen in een afhankelijke/ ondergeschikte positie staan en omdat zij zich niet altijd helemaal op hun gemak voelen in de publieke ruimte, ligt het niet zomaar voor de hand dat zij een bepaalde verplaatsing mogen en durven maken; ook hun interesses en hun (beperkte) capaciteiten beïnvloeden hun verplaatsingsautonomie op een manier die vaak verschilt van de mobiliteit van volwassenen. Tegelijk geven kinderen ook zelf actief vorm aan hun mobiliteit, en het is juist vooral dan dat hun verplaatsingen prettig zijn, betekenisvol zijn, en de publieke ruimte meer en meer vertrouwd maken.

Aan het eind van elk hoofdstuk hebben we de resultaten van het belevingsonderzoek reeds kort samengevat. Hieronder willen we, vanuit diezelfde resultaten, enkele afsluitende bedenkingen maken over het belang van autonome mobiliteit voor de relaties die kinderen opbouwen met de mensen en de wereld rondom zich.⁵¹

⁵¹ Hierbij willen we nogmaals wijzen op de complementariteit van dit kwalitatieve onderzoek met de kwantitatieve fase van het netwerkproject waarvan dit belevingsonderzoek deel uitmaakt. Daarin zal onder meer inzicht verkregen worden in verschillen tussen diverse groepen kinderen, bijvoorbeeld volgens leeftijd, gender, stedelijke of rurale woonomgeving, onderwijstype of socio-economische status. Dit grootschalige survey-



Verplaatsingen zijn voor kinderen waardevol – prettig en betekenisvol – wanneer ze toelaten om op een positieve manier relaties aan te knopen met de mensen en de wereld om hen heen. Het belang dat kinderen hechten aan het sociale aspect van mobiliteit is zeer evident. Dat je onderweg kan babbelen, zien kinderen niet als een (positief) neveneffect van mobiliteit maar als de meest voor de hand liggende reden waarom verplaatsingen prettig kunnen zijn. Samen met de fiets op weg zijn is daar een uitstekende gelegenheid voor: het is een verplaatsingssituatie waarop de kinderen zélf een grote controle uitoefenen. Daarom gaan kinderen doorgaans liever met de fiets dan met de auto, waar volwassenen de kinderen in hun vrije interactie kunnen beperken. Anders dan de auto brengt de fiets je bovendien rechtstreeks in contact met de natuur en de publieke ruimte *terwijl* je onderweg bent. Aangezien het juist door ons te verplaatsen is dat we de bredere wereld waarin we leven ‘aan den lijve’ leren kennen, en aangezien kinderen zo intensief bezig zijn met het verkennen en doen groeien van die leefwereld, verdient dit aspect een wat ruimere aandacht. Welke plaats heeft mobiliteit in het opgroeien van kinderen, in het steeds meer uitbreiden van hun leefwereld?

Er zou kunnen gesteld worden dat de omgang met verschillende vervoermiddelen en met verschillende routes, omgevingen of bestemmingen drie min of meer onderscheiden fases doorloopt. Een eerste fase is er één van *leren*: vertrouwd raken, ervaring opdoen. Het kan daarbij zowel om lichamelijke als om cognitieve en mentale capaciteiten en vaardigheden gaan. Zich zelfstandig ergens heen verplaatsen kan je niet zomaar vanzelf. Kinderen moeten leren fietsen en skaten, of leren hoe ze de bus moeten nemen. Later zullen ze opnieuw een leerproces doormaken wanneer ze met de motor of met de auto beginnen te rijden. Niet alleen vervoermiddelen kunnen nieuw zijn: ook routes, omgevingen of bestemmingen moeten vertrouwd worden. De eerste verplaatsingen naar school, of in de stad wanneer het donker is, worden gedomineerd door het leren kennen van de route, van de omgeving,... Het leerproces in de eerste fase kan soms op zich uitdagend zijn, maar het is toch vooral wanneer de nodige capaciteiten en vaardigheden zijn opgedaan en de verplaatsing ‘technisch’ gezien geen problemen meer stelt, dat ervan genoten kan worden. Dat is de tweede fase: kinderen *hebben* al enige ervaring, en kunnen nu volop ervaring *en* opdoen. Het verplaatsen zelf wordt prettig en betekenisvol. Steunend op de ervaring die ze hebben opgedaan, is het niet meer eng om een nieuwe route te nemen, maar juist uitdagend. Het leerproces en het plezier van de verplaatsing gaan daarbij samen. In een derde fase is het nieuwe er wat af en wordt de verplaatsing gewoon, banaal: er is niets bijzonders meer aan om de fiets te nemen, om naar die of die plek te rijden,... Verplaatsingen verliezen voor een groot deel hun betekenis en worden veeleer beheerst door hun functionaliteit: ze brengen je van het ene punt naar het andere. Zo kan een verlangen ontstaan naar een nieuw soort verplaatsing: een nieuw vervoermiddel (niet meer de fiets, maar de bromfiets of de auto), een nieuwe bestemming (de grote stad),... Dit kan wel weer uitdagend zijn, en kan – na een leerproces – weer nieuwe vormen van plezier en exploratie met zich meebrengen. Zo zullen mensen telkens weer heen en weer gaan tussen het leren kennen en exploreren (van een vervoermiddel, een omgeving,...) enerzijds, en het functionele van de verplaatsing anderzijds. Juist omdat er zoveel verplaatsingswijzen, routes, omgevingen en bestemmingen zijn, gaat het hier dus niet om een lineaire opeenvolging van fases. Wie al lang dagelijks met fiets rijdt of een bepaalde route

onderzoek zal meer diversiteit in de populatie toelaten en bijvoorbeeld ook kinderen in de grote steden bereiken.



neemt, kan tegelijk nog volop bezig zijn om het skaten onder de knie te krijgen of zich onzeker voelen als hij een andere route volgt. Ook is het niet zo dat verplaatsingen sowieso banaal en betekenisloos worden: hoe lang en hoe vaak een volwassene ook al fietst, hij kan toch plezier blijven vinden in het fietsen zelf.

Het belevingsonderzoek richtte zich op kinderen van 11 tot 13 jaar: een groep met een erg beperkte spreiding in leeftijd. Toch werd duidelijk hoe mobiliteit voor deze opgroeiende kinderen op korte tijd een ander karakter krijgt.

Op de leeftijd van 10 jaar kunnen de meeste kinderen zich probleemloos zelfstandig verplaatsen; ze hebben bijvoorbeeld het fietsen al goed onder de knie. De door ons bevroegde kinderen hadden het dan ook veel over het plezier van het verplaatsen zelf. Zeker de kinderen uit de lagere school spraken daar vaak over: "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 en zo", geuren opsnuiven, kijken naar dieren, de wind door je haar voelen. De verplaatsing is zo prettig omdat ze er, in de verplaatsing zelf, voor zorgt dat kinderen zich verbonden weten met hun omgeving. Vooral door informele mobiliteit wordt een gevoel van behoren, van thuis-zijn gecreëerd, en het onderweg babbelen en samenzijn van kinderen past daar erg goed in, net als hun informele spel (cf. kampen, spookhuizen,...). Door hun omgeving te verkennen en zich eigen te maken, breiden kinderen hun als vertrouwd aanvoelde leefwereld steeds meer uit.⁵²

Tegelijk kan bijvoorbeeld stappen of skaten wel nog iets nieuws zijn, iets wat je moet leren, en wat mede daarom leuk of uitdagend kan zijn; maar het is toch vooral prettig als je het goed kan. 'De bus leren nemen' is dan weer heel wat minder boeiend: het is geen fysieke activiteit, zet niet aan om spelenderwijs je grenzen te verkennen, brengt je niet rechtstreeks in contact met de natuur en de omgeving.

De zeer beperkte spreiding in de leeftijd van de bevroegde kinderen maakte dat er in de bevindingen vaak weinig onderscheid kon worden vastgesteld tussen de kinderen uit het laatste jaar van de lagere school en de eerstejaars van de secundaire school. Daarom is het opmerkelijk dat er toch soms heel duidelijke verschillen tussen beide groepen zichtbaar werden. Terwijl de jongere kinderen vaker spraken over het plezier van de *verplaatsingen zelf*, met name in hun 'informele mobiliteit', werden voor de kinderen uit de middelbare school bepaalde *bestemmingen* uitdrukkelijk relevanter.

De wat oudere kinderen hebben al wat meer verplaatsingservaring opgedaan. De verplaatsingen zelf stellen doorgaans minder mogelijke problemen, én minder mogelijke uitdagingen. Op weg zijn wordt gewoner, vanzelfsprekender. Het plezier van het onderweg zijn maakt geleidelijk aan plaats voor het functionele ervan: naar welbepaalde bestemmingen trekken.

Ook deze kinderen zoeken en waarderen in hun verplaatsingen relaties met hun omgeving, maar die omgeving krijgt nu een veel ruimtere invulling: een veel grotere wereld die, afgezien van massamediale

⁵² Nochtans worden kinderen in het algemeen niet zo sterk aangemoedigd in hun informele mobiliteit en tijdsbesteding. Formele tijdsbestedingen worden door volwassenen doorgaans zowel als veiliger en op zich waardevoller (nuttiger) beschouwd. Informele mobiliteit, informeel spel en informele tijdsbestedingen in het algemeen lijken wat onduidelijker van karakter: volwassenen hebben er weinig vat op, controleren de situatie niet en zullen er daarom vaak ongeruster over zijn (cf. rondhangen; vgl. ook kinderen die veel televisie kijken of voor hun pc zitten).



'ruimtes', belichaamd wordt door plekken waar kinderen aansluiting kunnen vinden bij de wereld van jongeren en volwassenen. Het stadscentrum is vooral interessant voor de winkels die er te vinden zijn. Verder zijn de nieuwe bestemmingen steeds meer semi-publieke plaatsen waar kinderen in contact kunnen komen met leeftijdsgenoten, en waar zij via consumptie of populaire cultuur een eigen identiteit kunnen uitbouwen: winkelcentra, bioscopen, cafés, optredens, festivals. Dat zijn tegelijk volop sociale én ongesuperviseerde plekken waar je "gewoon je zinnetje kan doen".

Het interessante ligt dus niet meer zozeer in de verplaatsing zelf, maar in de bestemming ervan. Die wijziging weerspiegelt zich overigens ook duidelijk in de beperkingen die aan de (autonome) mobiliteit van kinderen worden opgelegd: veeleer beperkingen in verband met de verplaatsing zelf voor de jongere kinderen, veeleer beperkingen in verband met de bestemming voor de kinderen uit de middelbare school.

Het leeftijdsverschil tussen de bevroegde kinderen bedroeg amper één jaar, maar in hun onderlinge verschillen speelt zeker niet alleen de leeftijd op zich een rol. Twaalf jaar worden en de overgang maken van de lagere naar de secundaire school zijn voor kinderen in onze samenleving bijzonder belangrijke gebeurtenissen. Ze vormen (samen met de plechtige communie) symbolisch belangrijke en expliciet als betekenisvol gedefinieerde overgangsmomenten, die ook in werkelijkheid gepaard gaan met een belangrijke uitbreiding van de autonomie van kinderen. Kinderen van twaalf jaar of kinderen die naar de middelbare school gaan, worden weer wat meer beschouwd en behandeld als 'groot', als wat meer volwassen.

Die plotseling groter wordende (erkenning van) zelfstandigheid uit zich ook op het vlak van mobiliteit. Kinderen mogen plots een stuk verder alleen op weg, of mogen van hun vaste routes afwijken. Niet zelden krijgen ze geschenken die hun grotere autonomie symboliseren: een GSM bijvoorbeeld, of een nieuwe, grote en betere fiets. Daarbij komt nog dat de overgang naar de nieuwe (middelbare) school het soms gewoon praktisch onhaalbaar maakt om naar school begeleid of gebracht te worden. Zo worden zelfstandige verplaatsingen verder bevorderd.

Van een bijzonder belang is dat de overgang naar de middelbare school kinderen in een heel nieuwe sociale omgeving brengt, temidden een uitgebreide, nieuwe en diverse *peer-group* (en oudere schoolgenoten) op wie zij zich richten, met wie ze zich vergelijken, die ze imiteren, waartegen ze zich afzetten,... Doordat kinderen hun ervaringen met elkaar delen, ontstaan er op korte tijd heel wat nieuwe interesses. 'Ergens heen willen' wordt daarom steeds belangrijker: het gaat om bepaalde bestemmingen die interessant zijn omwille van de ervaringen en activiteiten die er te vinden zijn – heel vaak vol vrijheid, van een ongesuperviseerd karakter, maar waar je toch kan 'gezien worden', zelf veel kan zien, dingen met elkaar kan delen, waar je kan afspreken met elkaar,...

Ouders proberen die (door hen ook gelegitimeerde en aangemoedigde) plotse groei in onafhankelijkheid in de hand te houden. De regels die ze opleggen gaan nu eerder over de bestemming dan over de bewegingsvrijheid tijdens de verplaatsing zelf. Door hun kinderen te begeleiden proberen ze zelf een inschatting te maken van waar hun kind heen gaat en met wie hij of zij omgaat; door hen te 'laten' begeleiden door een oudere broer of zus of een GSM mee te geven, wordt de nieuw verworven vrijheid van hun kinderen gekoppeld aan een zekere mate van bescherming.

Dat brengt ons bij de rol die de ouders spelen in de mobiliteit van hun kinderen. Het was opmerkelijk dat deze rol – bij kinderen van 11 à 13 jaar – op allerlei manieren zeer groot blijft, zowel in het stellen van (en onderhandelen over) regels, als in het begeleiden van hun kinderen. Wanneer kinderen over hun dagelijkse mobiliteit spreken, zullen ze onvermijdelijk ook spreken over hun ouders.



Meteen wordt dan echter ook duidelijk dat enige nuancering past bij de manieren waarop kinderen afhankelijk zijn van hun ouders. Want terwijl het zonder meer zo is dat kinderen regels en verboden worden opgelegd, dat ze die soms overbodig vinden, en dat ze soms begeleid worden terwijl ze liever alleen zouden gaan, is het ook zo dat kinderen er soms zelf voor kiezen om begeleid (gebracht) te worden, al was het maar om heel praktische redenen. Kinderen blijken inderdaad een grote ambiguïteit te vertonen in hun verplaatsingsvoorkeuren: in specifieke situaties waar hen dat goed uitkomt, kiezen zij makkelijk voor de comfortabele auto. Dat kan overigens alleen maar omdat hun ouders ook erg bereid zijn om hen met de auto te brengen en te halen. Die grote bereidheid (en de grote vanzelfsprekendheid waarmee kinderen met dit gegeven omgaan), was een van de meest frappante bevindingen uit dit belevingsonderzoek in verband met de relatie tussen ouders en kinderen.

Anderzijds leren kinderen vaak autonoom te worden door zich van anderen afhankelijk te maken. Wanneer ouders hun kinderen helpen om zich autonoom te verplaatsen, doen ze dat tegelijk door hun kinderen tijdelijk 'afhankelijk' van hen te maken. Door hun kinderen te begeleiden (meegaan in het donker) en hen dus in een afhankelijke positie te zetten, leren ouders hun kinderen bijvoorbeeld zelfstandiger worden: meer durven in het donker. Vele maatregelen van ouders maken hun kinderen niet zomaar eenduidig autonoom of eenduidig afhankelijker.

Een verdere nuancering van de afhankelijkheid van kinderen is af te leiden uit een andere opmerkelijke bevinding van het belevingsonderzoek: de grote mate waarin ouders en (elf- tot dertienjarige) kinderen gelijklopende belangen hebben in hun wederzijds streven naar bescherming/geborgenheid en vrijheid geven/vrijheid opeisen. De problematiek van verplaatsingsautonomie en -afhankelijkheid kan niet verengd kan worden tot een kwestie van macht en controle. Kinderen kiezen er vaak voor om begeleid (c.q. gebracht) te worden en dus om in zekere zin afhankelijk te zijn. In bepaalde gevallen geeft begeleiding door volwassenen of onrechtstreekse 'begeleiding' door een oudere broer of zus of via een GSM *meer* autonomie aan kinderen: ze kunnen en mogen op plaatsen komen waar ze anders niet zouden geraken of waar ze anders niet zouden durven of mogen heen gaan. Omgekeerd kan onbegeleid op stap gaan soms de bewegingsvrijheid beperken. De bevroegde kinderen blijken zich in een soort kantelmoment te bevinden waarin zij gaandeweg naar autonomie streven, maar ook nog willen kunnen terugvallen op hun ouders. Diverse vormen van al dan niet onrechtstreekse begeleiding kunnen voor beide partijen zowel handig als geruststellend zijn. Het actorschap van kinderen is dus niet zonder meer gericht op 'zoveel mogelijk autonoom zijn'.

De actieve rol die kinderen spelen in hun dagelijkse mobiliteit neemt niet weg dat zij zich tijdens hun verplaatsingen soms kwetsbaar, onzeker of weggedrukt voelen in de complexe fysieke en sociale omgeving waarin zij op weg zijn. Die omgeving dringt zich dan al te sterk aan hen op en beperkt daardoor hun autonomie. Zo hebben kinderen, als zwakke weggebruikers, bijvoorbeeld weinig vat op het drukke, snelle en gevaarlijke verkeer. Zij ervaren vaak dat het niet vanzelfsprekend is om een comfortabele plaats in het verkeer te vinden en op te eisen. Verkeerssituaties zijn met name gevaarlijk als ze onoverzichtelijk zijn: als je er niet meteen greep op krijgt en er dus onverwacht gevaar kan opduiken. Maar kinderen wijzen ook vaak op het storende gedrag van bepaalde (met name volwassen) weggebruikers. Zij maken niet altijd een scherp onderscheid tussen verkeersonveiligheid en sociale onveiligheid. Telkens zorgt het gedrag van volwassenen er dan voor dat kinderen zich tijdens hun verplaatsing kwetsbaar voelen.



Wanneer het dan specifiek ging over sociale onveiligheid, was het bijzonder opvallend hoe sterk de ervaringen van kinderen van elkaar verschilden in Ternat en in Lier.⁵³ Waar sociale onveiligheid op het platteland in hoofdzaak vereenzelvigd werd met rondhangende groepjes tieners en verder een vage, nauwelijks concreet ervaren bedreiging bleef, lag dat in de stedelijke context van Lier anders – hoezeer Lier ook een kleine stad is. Hoewel de Lierse kinderen een basisvertrouwen hebben in de goede intenties van volwassenen, hebben zij een zeer concreet besef van een ‘sociale geografie van risico’: bepaalde plekken en tijdstippen die de ontmoeting met ‘enge mensen’ tot een reële en nare mogelijkheid maken. Deze geografie wordt gedeeld door kinderen onderling en in hun interacties met volwassenen: iedereen weet dat bepaalde plekken niet zo veilig zijn.

Kinderen voelen zich als kind dus soms ‘ondergeschikt’: door hun eigen ervaringen van kwetsbaarheid en hun eigen gevoelens van angst, door de bezorgdheden over het verkeer of sociale onveiligheid die hun ouders uiten, en door allerlei waarschuwend berichten over deze risico’s die zij opvangen op school of in de media. Doordat dan telkens de kwetsbare positie van kinderen wordt benadrukt en in een disproportioneel grote mate een associatie wordt gemaakt tussen de publieke sfeer en (sociale) onveiligheid, wordt de aparte positie van kinderen in de samenleving verder vorm gegeven: kinderen hebben bescherming nodig. De grote bereidheid van ouders om hun kinderen met de auto rond te rijden reflecteert deels hun bekommernis om kinderen nog wat af te scherm van de gevaarlijke, volwassen wereld.

Kinderen ondergaan die situatie evenwel niet passief, zelfs al vinden zij hun beperkte autonomie in zekere mate vanzelfsprekend; zij stemt immers ook wel overeen met de eigen bezorgdheden en ervaringen van kwetsbaarheid. Maar een deel van het actorschap van kinderen is er juist specifiek op gericht om in te gaan tegen dat gevoel ‘object’ te zijn: om zich te weren tegen een te ondergeschikte positie, tegen het helemaal weggedrukt worden. Kinderen gaan actief op zoek naar de motivatie die achter regels en verboden kan liggen, zien de bezorgdheid van hun ouders vaak als overbezorgdheid, en hebben het inzicht dat zij hoe dan ook zélf zullen moeten leren omgaan met de risico’s die in de publieke sfeer te vinden zijn. Kinderen weten dat daarvoor een zekere mate van autonomie onontbeerlijk is. Zij zijn in staat om zelf strategieën te ontwikkelen om bijvoorbeeld om te gaan met hun schrik voor het donker (en dus voor sociale risico’s), en op diverse vlakken ervaren ze dat het veel helpt wanneer ze niet alleen, maar samen met andere kinderen op weg zijn – wat overigens veel prettiger is. Ook dit is weer een onderdeel van het sociale aspect van mobiliteit. Door elkaar te vergezellen helpen kinderen elkaar om zich minder kwetsbaar te voelen en om de confrontatie met onvertrouwd en mogelijk bedreigende plekken in de publieke ruimte aan te gaan. Kinderen breiden gaandeweg hun leefwereld uit en doen dat onder meer door elkaar routes en plekken te leren kennen, door elkaar ervaring te helpen opdoen met de publieke ruimte. Door die ervaring en de uitbouw van allerlei strategieën om met mogelijk lastige situaties om te gaan, wordt het onvertrouwd karakter van weinig gekende omgevingen mettertijd minder acuut bedreigend.

⁵³ Dit was het enige belangrijke thema waar het onderscheid tussen de kinderen uit de meer stedelijke en de meer rurale omgeving (resp. Lier en Ternat) zorgde voor wezenlijk verschillende resultaten.



Via hun verplaatsingen trachten kinderen een positieve relatie op te bouwen met hun groeiende leefomgeving. Zij kunnen dit doorgaans optimaal doen wanneer ze in hun mobiliteit autonoom zijn: vrij in hun bewegingen, en niet begeleid door volwassenen (maar wellicht veeleer wél door leeftijdsgenoten).

Tegelijk verdient deze stelling **nuancering**: omdat de publieke ruimte altijd risico's inhoudt – risico's in het verkeer en sociale onveiligheid – die door kinderen ook scherp aanvoeld kunnen worden, en omdat kinderen tussen 11 en 13 zich op een kantelmoment bevinden waarin een drang naar autonomie samengaat met een blijvende waardering voor geborgenheid, is 'autonomie' altijd een contextueel gegeven, waardoor 'afhankelijkheid' niet per definitie als negatief wordt ervaren. Er kan niet zomaar van uitgegaan worden dat zoveel mogelijk autonomie zonder meer de 'ideale' situatie is voor kinderen, of de situatie die zij altijd willen nastreven. De risico's van verkeer en sociale onveiligheid die de publieke ruimte nu eenmaal kenmerken, maken dat ook kinderen zelf er niet altijd zomaar zullen voor kiezen om zonder volwassenen (of zonder andere kinderen bij zich) op weg te gaan. Het spreekt voor zich dat verkeerstechnische ingrepen en een andere inrichting van de publieke ruimte hier veel aan kunnen verhelpen; onder meer het onderscheid tussen de beleving van stad en platteland maakt dit duidelijk. Maar de publieke ruimte is per definitie risicovol, waarbij (een gevoel van) sociale onveiligheid niet allereerst afhangt van inrichtbare fysieke elementen, maar van het gedrag van mensen – of van het zeer simpele feit dat het 's nachts nu eenmaal donker is. Heel wat elementen uit de leefwereld van kinderen die in wezen niets of weinig met mobiliteit te maken hebben, kunnen wel degelijk een aanzienlijke impact hebben op die mobiliteit of op het autonome karakter ervan. De strakke temporele organisatie die ook het leven van kinderen kenmerkt, waarbij gezinsleven, school en allerhande hobby's moeten worden gecombineerd, is daar een welbekend voorbeeld van. Maar ook als kinderen het om diverse redenen bijvoorbeeld interessanter vinden om samen met hun ouders te gaan winkelen, zal hun mobiliteitsgedrag niet zomaar kunnen veranderd worden (c.q. onbegeleid verlopen) door de route naar het winkelcentrum fysiek herin te richten en zo verkeersveiliger of sociaal veiliger te maken.

Door de complexe en relationele natuur van mobiliteit is er met andere woorden geen eenduidige tegenstelling tussen autonomie en afhankelijkheid. Tegelijk blijft het ondubbelzinnig zo dat de verplaatsingen waarbij kinderen een grote mate van autonomie hebben, voor hen de beste kansen bieden om de verplaatsing zelf en de verhouding met de omgeving die daarbij wordt ontwikkeld, waardevol, prettig en betekenisvol te maken.



REFERENTIES

- Armstrong, Claire, Malcolm Hill en Jenny Secker (2000), 'Young people's perception of mental health', *Children & Society* 14 (1): 60-72.
- Bloor, Michael, Jane Frankland, Michelle Thomas en Kate Robson (2001), *Focus Groups in Social Research*. London: Sage.
- Christensen, Pia (2003), 'Place, space and knowledge: children in the village and the city', p. 13-28 in Pia Christensen en Margaret O'Brien (red.), *Children in the City. Home, Neighbourhood and Community*. London: Routledge Falmer.
- Christensen, Pia en Margaret O'Brien (2003), 'Children in the city: Introducing new perspectives', p. 1-12 in Pia Christensen en Margaret O'Brien (red.), *Children in the City. Home, Neighbourhood and Community*. London: Routledge Falmer.
- Denzin, Norman K. en Yvonna S. Lincoln (2000), 'The Discipline and Practice of Qualitative Research', p. 1-28 in Norman K. Denzin en Yvonna S. Lincoln (red.), *Handbook of Qualitative Research. Second Edition*. Thousand Oaks: Sage.
- Emmelkamp, Renske (2004), *Een veilig avontuur. Alledaagse plaatsen en vrijetijdsbesteding in de verhalen van jongeren en ouders*. Universiteit van Amsterdam: Academisch proefschrift, Faculteit der Maatschappij- en Gedragwetenschappen.
- Ennew, Judith (1994), *Childhood as a Social Phenomenon. National Report England and Wales*. Eurosociological Reports Volume 36.
- Flick, Uwe (1998), *An Introduction to Qualitative Research*. London: Sage.
- Fotel, Trine & Thyra Uth Thomsen (2004), 'The surveillance of children's mobility', *Surveillance & Society* 1 (4): 535-554.
- Goodenough, Trudy, Emma Williamson, Julie Kent en Richard Ashcroft (2003), 'What did you think about that?': Researching children's perceptions of participation in a longitudinal genetic epidemiological study', *Children & Society* 17 (2): 113-125.
- Greig, Anne en Jayne Taylor (1999), *Doing Research with Children*. London: Sage.
- Harden, Jeni (2000), 'There's no place like home: The public/private distinction in children's theorizing of risk and safety', *Childhood* 7 (1): 43-59.
- Hillman, Mayer, John Adams en John Whitelegg (1990), *One false move... A study of children's independent mobility*. London: Policy Studies Institute.
- Hillman, Mayer, red. (1993), *Children, Transport and the Quality of Life*. London: Policy Studies Institute.
- James, Allison en Alan Prout, red. (1990), *Constructing and Reconstructing Childhood: Contemporary Issues in the Sociological Study of Childhood*. Basingstoke: Falmer Press.
- James, Allison, Chris Jenks en Alan Prout (1998), *Theorizing Childhood*. Cambridge: Polity Press.
- Kingham, S. and Donohoe, S. (2002), Children's perceptions of transport, in *World Transport Policy and Practice*, vol. 8, n°1, p6-10.
- Lewis, Ann (1992), Group child interviews as a research tool, *British Educational Research Journal* 18 (4): 413-423.
- Lupton, Ken en Mariana Bayley (2002), 'Children's perspective on road safety'. Paper gepresenteerd op de Workshop on Children and Traffic, 2-3 mei 2002, Kopenhagen. Zie http://www.flux.teksam.ruc.dk/FLUX_UK/ChildrenMob/Download/6_MDX_copen-lupton.pdf.
- Maso, Ilja en Adri Smaling (1998), *Kwalitatief onderzoek: praktijk en theorie*. Amsterdam: Boom.



- Matthews, Hugh (2003), 'The street as a liminal space: The barbed spaces of childhood', p. 101-117 in Pia Christensen en Margaret O'Brien (red.), *Children in the City. Home, Neighbourhood and Community*. London: Routledge Falmer.
- Meire, Johan en Ilse Vleugels (2004), *Onderzoek betreffende de vervoersautonomie van kinderen. Fase I: Literatuurstudie over de kwalitatieve methodologie van onderzoek bij kinderen en over het onderzoek naar de mobiliteit van kinderen*. Meise: Kind & Samenleving vzw.
- Nordgaard Fotel, Trine (2004), 'The character of children's mobility in a welfare perspective'. Paper gepresenteerd op *Child in the City. Second European Conference* (20-22 oktober 2004), Londen.
- O'Brien, Margaret, Deborah Jones, David Sloan en Michael Rustin (2000), 'Children's independent social mobility in the urban public realm', *Childhood* 7 (3): 257-277.
- Punch, Samantha (2002), 'Interviewing strategies with young people: the 'secret box', stimulus material and task-based activities', *Children & Society* 16 (1): 45-56.
- Sandqvist, Karen, (2002), How does a family car matter? Leisure, travel and attitudes of adolescents in inner city Stockholm, in *World Transport Policy and Practice*, vol. 8, n°1, p11-18
- Silverman, David (1993), *Interpreting Qualitative Data. Methods for analysing talk, text and interaction*. London: Sage.
- Stafford, Anne, Ann Laybourn, Malcolm Hill en Moira Walker (2003), 'Having a say': Children and Young People Talk about Consultation', *Children & Society* 17 (4): 361-373.
- Thomas, Nigel en O'Kane, Claire (2003), 'Ethische aspecten van participatief onderzoek met kinderen', p. 169-184 in Micha de Winter en Marieke Kroneman (red.), *Participatief Jeugdonderzoek. Sociaal-wetenschappelijk onderzoek samen met kinderen en jongeren voor naar beleid voor de jeugd*. Den Haag: Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.
- van der Spek, Mieke en Rogier Noyon (1993), *Uitgeknikkerd, opgehoepeld. Een onderzoek naar de bewegingsvrijheid van kinderen op straat*. Amsterdam: Kinderen Voorrang / Regioplan.
- Van Gils, Jan (1991), *Wie niet weg is, is gezien. Hoe beleeft het kind zijn gezin, zijn school en zijn vrije tijd?* Brussel: Koning Boudewijstichting.
- Van Gils, Jan (1992), *De tijdsbesteding, de tijdsbeleving en de opvoeding op woensdag. Een onderzoek bij 8- en 11-jarigen*. Leuven: ongepubliceerd doctoraatsproefschrift.
- Van Gils, Jan (2000), *Kinderen filosoferen over de stad. Een belevingsonderzoek op basis van filosofische gesprekken met kinderen van 10 à 12 jaar*. Meise: Onderzoekscentrum Kind & Samenleving.
- Verhetsel, Ann, Frank Witlox en Nele Tierens (2003), *Jongeren en wonen in Vlaanderen. Woon situatie, woonwensen en woonbehoeften*. Antwerpen: De Boeck.
- Woolley, Helen, Jessica Dunn, Christopher Spencer, Tania Short & Gwyn Rowley (1999), 'Children describe their experiences of the city centre: a qualitative study of the fears and concerns which may limit their full participation', *Landscape Research* 24 (3): 287-301.
- Zeiber, Hartmut en Helga Zeiber (1994), *Orte und Zeiten der Kinder. Soziales Leben im Alltag vom Großstadtkindern*. Weinheim: Juventa.



Contactgegevens:

Johan Meire
Onderzoeker Mobiliteit
Kind & Samenleving vzw
Nieuwelaan 63
1860 Meise
Tel. 02/ 272 07 59
E-mail: jmeire@k-s.be

Over Kind en Samenleving vzw:

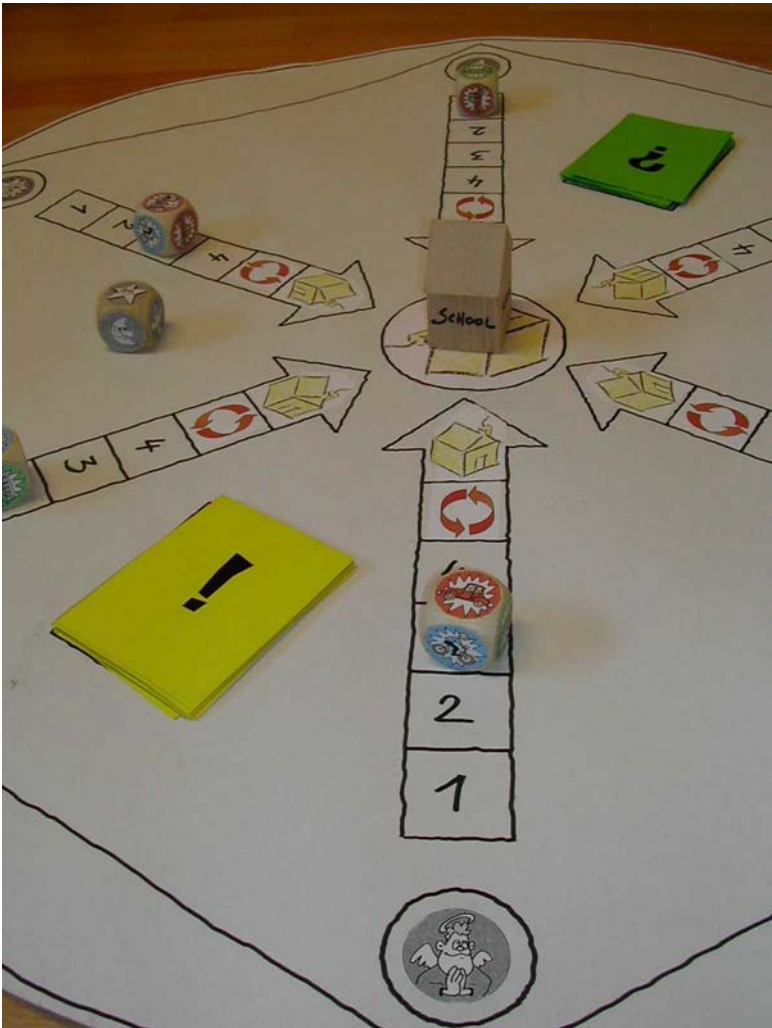
Kind en Samenleving vzw, een onderzoeks- en ontwikkelingscentrum met een voorgeschiedenis van ruim 20 jaar, heeft de duidelijke missie om de maatschappelijke positie van kinderen tussen 3 en 12 jaar te versterken en de interactie tussen kinderen en andere groepen uit de samenleving te stimuleren. Het wil daarbij de eigen benadering van kinderen sterker aan bod laten komen. Kind en Samenleving vzw heeft, dankzij eigen methodieken (o.m. het belevingsonderzoek) en eigen visie (gebaseerd op het Internationaal Verdrag Inzake Rechten van het Kind), een stevige naam verworven in de educatieve en academische wereld.

Meer info op: www.k-s.be

BIJLAGEN

1. De **vragenlijst** die klassikaal door de kinderen werd ingevuld en op basis waarvan in elke klas zes kinderen werden geselecteerd voor de focusgroepen
2. Foto's van het **gezelschapsspel** dat in de eerste sessie van de focusgesprekken werd gebruikt
3. De **folder** met enkele onderzoeksresultaten die nadien werd **opgestuurd aan de 24 kinderen** die hadden deelgenomen aan het onderzoek

Foto's van het gezelschapsspel dat in de eerste sessie van de focusgesprekken werd gebruikt.



Dag



Enkele maanden geleden, op het einde van vorig schooljaar, hebben wij een drietal keer met jou en vijf van je klasgenoten van vorig jaar samen gezeten om te praten over hoe jullie je verplaatsen, en wat jullie daar allemaal leuk of minder leuk aan vonden.



Dat hebben we ook nog in drie andere scholen gedaan. We hebben gesproken met kinderen en jongeren uit het zesde leerjaar en het eerste middelbaar in Ternat en in Lier. Jullie hebben ons erg goed geholpen om te begrijpen wat kinderen vinden van hun verplaatsingen.

Ondertussen zijn we druk bezig met het schrijven van een dik onderzoeksverslag. Maar speciaal voor jullie hebben we in dit boekje een aantal interessante of leuke bevindingen en uitspraken van jullie bijeengezet.



We hebben wel al jullie namen veranderd. Niet iedereen hoeft immers te weten wat jij allemaal aan ons hebt verteld. Daarom krijgen jullie in ons onderzoeksverslag en in dit boekje een andere naam. De namen van de 'gespreksleiders', Marjan (in Lier) en Peter (in Ternat), zijn niet veranderd. Hun namen staan *schuin* gedrukt.



Het kan natuurlijk best zijn dat je je niet altijd herkent in alles wat in dit boekje staat. Dat kan moeilijk anders, want elk kind en elke jongere heeft zijn of haar eigen ideeën en maakt andere dingen mee. Iedereen is anders, en dat is maar goed ook!

Veel plezier bij het lezen van dit boekje, en nog eens heel erg bedankt voor jouw hulp bij ons onderzoek!



Veel groetjes,



Onze contactgegevens:

Johan Meire
Kind & Samenleving vzw
Nieuwelaan 63
1860 Meise
Tel.: 02/272 07 59
E-mail: jmeire@k-s.be



Met de **fiets**, de **auto**, de **bus**, ...

Leuk of niet ?



Er zijn allerlei manieren om je te verplaatsen, maar de meeste kinderen doen dat het liefste met de **fiets**.

Dat is misschien vooral zo omdat je dat samen met vrienden en vriendinnen kan doen: onderweg kan je over van alles **babbelen**.

De meeste kinderen vinden het ook leuker om onderweg met vrienden te babbelen dan met hun ouders, bijvoorbeeld in de auto: aan je ouders verklap je niet zo snel geheimen!



Thomas vindt het ook leuk om alleen te fietsen. Hij gaat al heel lang met de fiets naar school. Een hele trip: zijn school ligt zo'n zeven kilometer van huis.

Thomas: Ik ga heel graag met de fiets omdat... dat is zoiets speciaals aan mij. Dan ben ik helemaal weg. Ik neem die weg al zes jaar en ik ben die zo gewoon dat ik gewoon aan andere dingen mag denken. Mijn fiets volgt die weg wel automatisch. En ja, dat is heel plezant. Dan kan je naar alles kijken en alles is anders, en ja, je bent in open lucht.



Heel wat kinderen nemen nooit de **bus** en weten ook niet goed hoe dat allemaal werkt, met al die haltes, lijnen, kaartjes,... De kinderen die wél de bus nemen vinden het er vaak druk, maar het kan ook leuk zijn omdat je er kan babbelen met vrienden en vriendinnen. Ook van de **trein** moet je weten hoe en wanneer die juist rijdt, maar de trein is weer leuk omdat je er kan babbelen, en omdat je daar veel vrijheid hebt:

Marie: Iedereen zit daar gewoon en die kijken niet naar u of zo, dus je kan daar gewoon uw zinneke doen.

Jelle: Vooral in een lege wagon.

Marie: Ja. Zalig!

Bert: Ja. Ik vind dat wel leuk want dan heb je zo een gevoel van vrijheid dat je alleen iets mag doen.

De **auto** is soms handiger (zoals wanneer je veel moet meenemen), en is veel comfortabeler of luxueuzer.

Lena: Ik ga maandag altijd dansen en dat is in Nijlen [een dorp enkele kilometers verderop]. En dan brengt ons mama mij altijd.

Marjan: Vind je dat leuk dat mama je altijd wegbrengt?

Lena: Ja, want na het dansen ben je zo moe, en als je dan nog eens naar huis moet...

Ook Kobe vindt dat prettig:

Kobe: Ik speel voetbal. Als ik naar de training ga en het regent niet, dan ga ik altijd te voet. Maar als het match is of het regent dan ga ik met de auto.

Hij vindt het ook leuk om vooraan in de auto te zitten:

Kobe: Als uw moeder of uw vader in de auto zit, dan zetten die zo van die oude liedjes op die ik niet tof vind. Als ik vooraan zit dan kan ik dat zelf verzetten.

Veel kinderen vinden de **step** en **skates** ook erg leuk. Je kan gewoon wat rondsteppen of -skaten, maar sommigen gaan er ook mee naar school of naar de winkel. Dat vinden ze handig.

Maar soms ook wel vermoeiend!



Het Verkeer

Soms is het verkeer echt **gevaarlijk**, zoals wanneer je een heel drukke weg moet oversteken, of op een heel groot kruispunt. Of wanneer een geparkeerde auto plots zijn deur opengooit terwijl je er net met de fiets langs rijdt. Of wanneer iemand zomaar op het fietspad parkeert:

Ines: Als je met de fiets bent en je rijdt bijvoorbeeld naar school en daar staat een hele domme auto zo vlak op het fietspad, want dat is al veel voorgevallen, dan moet je zo helemaal rond rijden.

Peter: En is dat echt iets waar je je echt al druk om gemaakt hebt?

Ines: Ja. Ik begin dan te vloeken.

Milan: Ja, ik ook!



Maar eigenlijk zijn het de **mensen** in het verkeer die soms voor gevaar zorgen.

Kobe: Ja, soms zijn er zo van die roekeloze chauffeurs. Van die kinderen die achttien zijn en die willen stoer doen. Met hun wagen, vrrr, vrrr!

Lennert: Een Johnny.



En die roekeloze chauffeurs, die zijn **onbeleefd**.

Bert: Dan ben je zo op een smal weggetje en dan komt er een auto in de tegenrichting, maar de chicste auto's gaan meestal niet opzij. Dan moet je zelf opzij gaan en dan zijn ze zo aan het toeteren. En dan rijden ze bijna tegen u en dan zijn ze kwaad op u.

Marie: Trouwens, de minder chique auto's zijn veel voorzichtiger.

Bert: Ja, die zijn veel hoffelijker. En ik vind ook: als je moet oversteken, moet je het altijd afdwingen. Er is niet gemakkelijk iemand die stopt om u over te laten.



Kinderen vinden niet alleen autobestuurders onbeleefd en lastig in het verkeer. Ook **wielertoeristen** ('coureurs') vinden dat de hele weg van hen is. Ze rijden erg snel en ze hebben geen bel. Daarom roepen ze maar wat:

Jelle: Zo van die wielrenners: "uuuh, uuh!!"

Bert: Dat wil zeggen dat je uit de weg moet gaan.

Groepjes tieners en enge mensen

Zowel in de stad als op het platteland voelen kinderen zich onderweg niet altijd op hun gemak wanneer ze **groepjes tieners** tegenkomen. Die pesten soms andere kinderen. Of ze hangen gewoon maar wat rond bij elkaar, en dan roepen ze wel eens naar kinderen die voorbijkomen.

Amber: Ik ga met de fiets naar de dansles. En dan is er zo een groep, zo van vijftien, zestien jaar, en dan staan er altijd jongens met brommerkes bij. Dan zijn die naar u aan het roepen en dat is echt ambetant... Aan het station staan er ook zo soms van die 'hooligans', zal ik maar zeggen.

Seppe: 'Schorremorrie', zegt mijn pa daartegen.

Kaat: Ja. Die staan daar aan het station te roken zo.

Seppe: Zo te roken, met hun vriendinnekes...

Kaat: brommerkes...

Seppe: en met hun brommerkes, vrrr, vrrr...

Amber: en hun motorvesten...

De meeste kinderen kijken de andere kant op wanneer ze zo'n groepje tieners tegenkomen. Ze willen er liever niets mee te maken hebben.



In de **stad** hebben kinderen vaker schrik voor **enge mensen**, zeker in het donker. De oude stadsvesten van Lier zijn overdag heel mooi. Maar in het donker is dat anders.

Robin: Ja, ik rijd soms wel graag in het donker, maar niet over de Vest. Dat doe ik echt niet. Dat kan je niet riskeren, want dan kan het zijn dat je niet meer terugkomt, nee.

(gelach)

Eva: Dat is wel waar.

Lotte: Dat is echt waar.

Wannes: Ik heb dat al een paar keer voorgehad.

Thomas: Met de KSA was dat, dat er zo allemaal pedofielen in de bosjes zaten, en toen waren wij keibang.

Eva: Dat is niet om te lachen.

Sommige kinderen zijn ook bang om enge mensen op de trein tegen te komen. Maar dat er andere grote mensen in de buurt zijn, is ook geruststellend.

Lotte: Ja, maar soms zijn er daar zo mensen zo die zo keiraar naar u kijken zo. Als je aan het rijden bent, dan denk je dat die u gaan aanvallen.

Marjan: Zeg, en wat doe je dan? Ga je dan ergens anders zitten?

Wannes: Lopen.

Lotte: Meestal ga ik dan naast iemand anders zitten die ik wel niet ken, maar dan voel ik mij toch wel veiliger als je naast zo iemand zit.



De kinderen uit de stad zeggen ook dat ze onderweg liever geen bedelaars en dronken mensen tegenkomen.

Op weg in het donker

Sommige kinderen komen niet vaak buiten in het donker. Ze hebben weinig redenen om in het donker buiten te gaan. Heel wat kinderen (meer meisjes dan jongens) **mogen** ook niet op hun eentje in het donker op weg van hun ouders. En veel jongens en meisjes hebben wel eens **schrik** in het donker.

Kinderen gaan op allerlei manieren om met hun schrik voor het donker. Als **niet op je eentje op weg** bent, is het donker al heel wat minder eng. Je kan ook wat **sneller lopen** of fietsen in het donker. Of je kan proberen aan iets anders te denken: bijvoorbeeld door te **fluiten** of te **neuriën**.

Gek genoeg helpt het ook vaak om te **doen alsof het echt gevaarlijk is** in het donker: elkaar bang maken, of net dan oorlogje spelen. Juist omdat je er een spelletje van maakt, lijkt het donker dan wat minder eng. Thomas houdt bijvoorbeeld niet van de donkere steegjes in het centrum van Lier:

Thomas: Ik doe dat niet graag. Ik doe altijd in zo een steegje DJ Jonasty na.

Marjan: Hoe is dat?

Thomas: 'Yo, yo, yo, 'k zijn de Thomas', en dan zo een hele rap, die ik over mezelf heb gemaakt... En dan zo uitpakken, en zo zeggen 'hé wat is 't?!', tegen die muur. En met uw voeten tegen die muur sjotten en zo... En dan beeld je in dat er iemand is. En dan zo: 'wie is daar? Wie is daar?' En dan zo van die dingen zoals 'Put the money in the bag.' Zo van die dingen.



In de stad hebben kinderen vaker schrik om enge mensen tegen te komen in het donker dan op het **platteland**. Daar vinden kinderen vaker dat het in het donker vooral gevaarlijk is omdat je kan **vallen**.

En het donker is niet alleen gevaarlijk, maar ook spannend en **avontuurlijk**. Je kan er op verkenning gaan bij huizen die verlaten lijken maar waar toch soms licht brandt. Lekker griezelig, die **spookhuizen!**

De wat oudere kinderen vinden het niet prettig als hun ouders hen komen **binnenroepen** als het donker wordt. Ze zouden liever hebben dat die al te bezorgde ouders uit het zicht blijven.

Kaat: Maar dat is ambetant hé! Dan staat die daar ineens: 'Kaat, ge moet naar binnen'. Ja. Tof...

Amber: Mijn moeder is altijd ongerust. In de vakantie ga ik soms naar het skaterplein, met vriendinnen en dan jongens erbij of zo. En dat is zo donker en wij wonen daar vlak bij. En als het dan donker wordt dan komt mijn moeder daar alleen af...

Seppe: ah nee!

Amber: ... en dan is dat gewoon een afgang dat ze zegt: 'Amber, je moet naar huis komen.' Maar ja! En dan zeggen die anderen de volgende dag dat je daar komt: 'Was dat uw moeder? Die was wel ongerust over u, hé.' Dat is echt zo ambetant zo van, 'dat was de mijne, ja...'

(gelach)

Kaat: Zo een afgang dat ze daar ineens staan om u te komen halen.

Stad en platteland

Zeker de kinderen uit de lagere school die op het **platteland** wonen, vinden het prettig dat het er niet te druk is. Jammer misschien dat er niet zoveel winkels in de buurt zijn, zeggen ze, "maar als die er hier wel zijn, dan is dat hier ook een overrompeling, veel volk en zo... Het is beter dat het zo leeg blijft. Wij zijn dat hier gewoon, het platteland...".

Meestal vinden kinderen de grote **stad** veel te groot om nog leuk te zijn. Vanuit Ternat zijn Brussel en Aalst even ver, maar de kinderen gaan veel liever naar Aalst: dat is een kleinere stad die nog overzichtelijk is.

Seppe: Aalst is gewoon toffer om naar toe te gaan, want Brussel, dat is gewoon huizen en mensen.

Zijn klasgenoten vinden dat ook: Brussel vinden ze een vuile stad waar alles en iedereen opeen gepropt staat, terwijl Aalst veel ruimer is. Daar voel je je ook veiliger.

De kinderen in Lier wonen best wel graag in de stad. Maar ze zijn wel blij dat Lier geen erg grote stad is. En het platteland is nooit ver weg. Zeker de kinderen uit het zesde leerjaar vinden dat wel leuk:

Thomas: Eigenlijk moet je het zo bekijken. Om gewoon te gaan spelen in de bossen is er veel meer te beleven op het platteland. Maar ja, hobby, werk, school, tekenschool en alles, dat is allemaal in de stad.

Lotte: Maar soms stinkt het in de stad echt naar uitlaatgassen.

Ellen: Ja, in de stad, daar heb je soms wel van die plaatsen waar je kan spelen, waar geen auto's komen. Maar daar is er toch wel heel veel lawaai tegenover het platteland. Wij zijn eens een dag naar het platteland geweest en daar was het dan zo keistil. Maar daar had je dan weer last van muggen.



Waar spreken kinderen **weinig** over?

Om ergens heen te gaan, zijn kinderen wel eens **afhankelijk** van anderen. Kinderen kunnen of mogen niet overal op hun eentje naartoe. Dan hebben ze hun ouders nodig, of andere volwassenen. De meeste kinderen lijken dat helemaal niet erg te vinden: zo is het nu eenmaal. Gelukkig zijn de meeste ouders bereid om hun kinderen weg te brengen met de auto, ook al moeten er dan goeie afspraken gemaakt worden of hebben ouders het soms druk.



Volwassenen zeggen vaak dat het belangrijk is dat kinderen veel bewegen. De fiets nemen of te voet gaan, dat is goed voor je **gezondheid** en je conditie. Altijd maar de auto nemen is niet **milieuvriendelijk**, en het kost ook veel **geld**.

Dat zijn allemaal dingen die kinderen heel goed weten, maar zij vinden andere dingen belangrijk als het gaat over 'onderweg zijn'.

Kinderen en hun ouders

Ouders geven hun opgroeiende kinderen beetje bij beetje wat meer **vrijheid**. Toch blijven ze ook dan liever nog wat in de buurt. Misschien mogen kinderen niet alleen naar de stad om te gaan winkelen. Maar het kan dat de ouders hun kinderen daar dan heen brengen, en dat de kinderen ter plaatse vrij mogen rondlopen.

Amber: Wij doen dat vaak, dat ik met Laura naar Aalst ga, en dat mijn mama of haar mama dan meegaat. En haar mama gaat dan een cafeetje doen of zo. Dan mogen wij alleen weggaan. En dan komen wij eens samen en dan gaat zij ook eens winkelen en dan gaan wij nog eens apart. Op het einde komen we weer samen en gaan we samen naar huis.

Dat beetje vrijheid is iets waar de kinderen uit de middelbare school van houden. Vooral in de stad, in winkelcentra of op festivals lopen ze graag met wat vrienden rond, want daar is veel te zien en veel te beleven.



Soms vinden kinderen de **regels** die hun ouders opleggen maar vreemd. Soms mag je plots veel meer, gewoon omdat je jarig bent geweest of omdat je naar de middelbare school gaat. Thomas heeft nu nog een paar 'verboden zones' waar hij wél mag komen als hij volgend jaar naar de middelbare school gaat.

Marjan: Zeg, en waarom mag dat dan volgend jaar wel?

Thomas: Gewoon, omdat ik dan groter ben.

Lotte: Ja, dat is ook zo van ons moeder...

Eva: Dat is gewoon, dat is altijd: 'In het middelbaar krijg je dit, in het middelbaar mag je dit, in het middelbaar mag je dat'.

Thomas: In het middelbaar ben ik echt niet zoveel groter dan nu.

Eva: Dan ben ik een dag, allee, twee maanden ouder... Dat is hetzelfde als ze zeggen van 'ja, ge krijgt pas op uw veertiende een GSM'. Dan ben je toch maar een dag ouder dan de dag ervoor...



Maar in elk geval is het ook nodig dat je steeds meer mag als je ouder wordt:

Thomas: Als je altijd blijft zeggen: 'dat mag niet, want je bent er nog niet klaar voor', dan zal je daar over een paar dagen nog niet klaar voor zijn.

Je ouders bij je hebben is soms gewoon handig, bijvoorbeeld als je gaat **winkelen**. Dan koop je zeker geen kleren die zij niet mooi vinden. En je ouders hebben natuurlijk geld bij.

Marjan: Zeg, en gaat er iemand alleen naar het Shopping Center?

Julie: Nee.

Marie: Ah nee, dat niet.

Sophie: Nee, maar ons mama is de 'gelddinge' hé.

Marjan: Ah, puur omdat de mama geld heeft.

Sophie: Ja... ja, zeg, je moet dat niet aan mijn ouders vertellen hé!

Marjan: En als ze nu geld zou meegeven?

Sophie: Ja, dan sta je daar zo van 'Ja, dat is nu juist te weinig geld.' En anders kan je nog eens vragen van 'mama, krijg ik nog eens tien euro, want het is juist te weinig'.

En nóg eens kinderen en hun ouders

Wanneer **ouders** hun kinderen ergens heen brengen spelen ze soms niet alleen maar chauffeur. Ze zijn ook een beetje **gerustgesteld** omdat ze zelf zien waar hun kinderen zijn.

Seppe: Mijn moeder zet ons dan liever af, om te zien hoe dat dat daar een beetje is, dat het daar niet te ...

Femke: Dat het daar niet te vuil is...

Seppe: En dan gaat ze met een gerust hart naar huis, want anders zit ze daar de ganse namiddag te 'zenuwpezen'... Dan is ze gerust, zo van: 'Ze zijn daar. Ik weet dat ze daar zijn. Ze kunnen daar niet weg'. Maar als wij met de fiets vertrekken...

Simon: Onderweg kan er iets gebeuren. Dan weet je niet dat er iets gebeurt.

Amber: 'zou onze Seppe nu een ongeluk gehad hebben? Ik hoor niets van hem en dit en dat'...

Tussen ouders bestaan net zoveel **verschillen** als tussen kinderen. En ook pa en ma houden er wel eens verschillende meningen op na. Handig, weten de kinderen: wat je van de ene ouder niet mag, mag misschien wel van de andere.



Maar ook kinderen vinden het vaak geruststellend dat hun ouders hen zullen komen halen:

Kaat: En voor mijzelf is dat ook een veiligheidsgevoel, want dan weet ik zo 'ja, ze komen mij halen'. Bijvoorbeeld als je met de trein gaat, als ik de trein nu mis of als er geen meer is, je weet niet meer hoe je thuis moet geraken... Maar als je weet 'ah ja, mijn moeder komt mij halen', dan weet ik dat zij daar sowieso gaat zijn.

Sommige kinderen krijgen een **GSM** voor hun twaalfde verjaardag of hun plechtige communie. Een **GSM** is natuurlijk leuk om te hebben, maar hij is ook handig om mee te hebben onderweg. Kinderen weten dat ze altijd hun ouders kunnen bereiken als er iets gebeurt. En ook de ouders zijn zo een beetje geruster.

Soms mogen kinderen ergens niet heen, maar **wél** als er een **oudere broer of zus** mee gaat.

Die broer of zus leert hen vaak ook de juiste weg naar een nieuwe school, bijvoorbeeld als de kinderen van de lagere naar de middelbare school gaan.



