



Groteprioriteitendebat | Brussel | 26 april 2019

Cluster Omgeving

Toon Luybaert

Omgevingsanalyse

Hoofdstuk 14, omgeving van kinderen en jongeren

Doelstellingen

De Vlaamse overheid maakt werk van duurzame en veilige buurten waar kinderen en jongeren graag wonen en vertoeven door

- a) kwaliteitsvol wonen te garanderen;
- b) groene speelruimte en hangruimte te waarborgen en te creëren;
- c) een autonome en veilige manier van verplaatsen voor kinderen en jongeren te garanderen;
- d) de stem van kinderen en jongeren mee te nemen in het vormgeven van de buurt.

De subdoelstellingen staan niet in volgorde van belang, maar duiden de verschillende aspecten waar zeker rond gewerkt moet worden in de project structuur. Deelnemers van het groteprioriteitendebat zullen kunnen kiezen tussen de verschillende (13) doelen, waarmee meteen alle subdoelen worden meegenomen.

Doelstelling is om draagvlak en sense of urgency. Dus geen oplossingen aanreiken. (bedoeling is dus vnl. om jullie depressief te maken. Daarom eerst een kleine vragenronde, als het volgende op jou van toepassing is dan mag je je hand omhoog steken. Kijk goed rond.

- Wie woont er in een stad? (Antwerpen, Gent of een van de andere centrumsteden? Aalst, Antwerpen, Brugge, Genk, Gent, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout)
- Wie woont er in een stadsrand of in een woonkern?
- Wie woont er langst een steenweg of in een verkaveling?
- Wie woont er echt op den buiten / zeer landelijk?

Ok, we komen hier straks op terug.

Het probleem met 'omgeving' of ruimte is dat ze al heel lang geleden gestopt zijn met ruimte te maken. M.a.w. we moeten het doen met de vierkante meters die we hebben gekregen. Voor Vlaanderen is dat 13.522km². Daarop moeten we dus voedsel kweken, wonen, werken, ons verplaatsen, recreëren, spelen, fuiven,... Daarnaast hebben we ook open en groene ruimte (natuur) nodig die ons helpt om water op te vangen, ons te verkoelen in de zomer, voldoende rijk is aan biodiversiteit, (plagen bestrijding)... Kortom ons allerlei ecosysteemdiensten / natuurvoordelen levert.

Volgens het ruimterapport van de collega's van Departement Omgeving is 14,2% van het oppervlakte in Vlaanderen verhard. (toegebetonneerd) van die 14% bestaat 2/3^{de} uit wegen en opritten. Oervlaams dus symptoom van Verkavelingsvlaanderen. Het ruimtebeslag in Vlaanderen bedraagt 32% (hierin zitten ook tuinen, parken, serres,...). De rest is 'open ruimte', dat gaat dan



over weides en akkers, open water, maar ook bossen en natuurgebieden. Grote probleem hier is vnl. dat door het grote en verspreide ruimtebeslag de open ruimtes in Vlaanderen heel versnipperd zijn. Of zoals Urbanus het al lang geleden zei, hoe maken ze in Vlaanderen van één bos, twee bossen? Door er een weg door te trekken. Jammer genoeg is dat heel vaak gebeurd en liggen er dus lapjes open ruimte verspreid tussen de bebouwing.

Zowel op het vlak van verharding als op het vlak van ruimtebeslag zijn we kampioen in Europa en ver daarbuiten.

We hebben dus al relatief weinig ruimte. We zijn met ongeveer 6.5 miljoen Vlamingen en met de beschikbare ruimte gaan we dan nog eens kwistig om. Het ideaalbeeld voor veel Vlamingen is nog steeds om te wonen in een in vrijstaande woning in het groen. (stond gisteren nog in het nieuwsblad). Daar zit een gigantische kost aan vast, want we zijn nog ergens kampioen in. Namelijk in het aantal kilometers nutsleidingen. Er is geen enkele regio ter wereld waar er zoveel kabels, buizen, leidingen, rioleringen,... in de grond zitten t.o.v. het aantal inwoners en t.o.v. de oppervlakte. Dat komt omdat we zo verspreid wonen. In het Engels hebben ze daarvoor de term 'urban Sprawl' bedacht. Sprawl, als je dat vertaald wil dit zeggen, nonchalant liggen. Dat vat het goed samen, onze woningen / gebouwen liggen nonchalant in het Vlaamse landschap. Die nonchalance heeft een gigantische kost en die is nu voor de eerste keer berekend geweest. De maatschappelijke kost (voor het aanleggen en onderhouden van nutsleidingen) voor een woning in een stad is een kleine **1000 euro/jaar**, in een dorpskern en stadsrand loopt dat al op tot **1.600 euro**, voor verkavelingen en lintbebouwing kost het zo'n **2.200 euro**. De echt verspreide gebouwen kosten ons meer **dan 7000 euro per jaar**.

Daarnaast zijn er per huishouden in een stad minder wagens en rijden die wagens minder lang. Een 'stadshuishouden' heeft gemiddeld 1 auto en die wordt gemiddeld 3,3u gebruikt per week. In een dorpskern stijgt het autobezit naar 1,3 auto's per gezin en stijgt het autogebruik naar 4,2 uur per week. Bij verkavelingen en lintbebouwing stijgt alles nog wat verder. Daar hebben ze gemiddeld 1,5 auto per gezin en stijgt het autogebruik naar 4,8u per week. In de echt verspreide bebouwing (landelijk) blijft het autobezit op 1,5 auto's, maar stijgt het gebruik naar 5u per week.

Wat heeft dit dan allemaal te maken met de vier doelstellingen van het thema omgeving?

- kwaliteitsvol wonen te garanderen;
- groene speelruimte en hangruimte te waarborgen en te creëren;
- een autonome en veilige manier van verplaatsen voor kinderen en jongeren te garanderen;
- de stem van kinderen en jongeren mee te nemen in het vormgeven van de buurt.

Nu ja alles. Het is te zeggen de manier waarop we onze ruimte hebben ingericht en gebruiken heeft een effect op al deze doelstellingen. Niet in het minst omdat het ons miljoenen per jaar kost aan de maatschappij. Middelen die we voor andere zaken zouden kunnen gebruiken.

Ons verspreid wonen, de open bebouwingen, zorgen er voor dat het veel kostelijker en moeilijker is om onze woningen goed te isoleren en energie efficiënter te maken. Waardoor kwaliteitsvolle woningen navenant duurder zijn. Waardoor maatschappelijk kwetsbare mensen in slechtere woningen terecht komen.

Groene speelruimte waarborgen en creëren, allemaal goed en wel. Maar waar en hoe in een verspreide bebouwing? Waar maak je een goede speelruimte langst een lintbebouwing? Is dat een efficiënte plaats om er een te creëren? Bossen zijn vaak versnipperd tot bosjes, daarnaast is één bos ook vaak eigendom van verschillende eigenaars. Wat er voor zorgt dat het moeilijker te regelen is om die bossen open te stellen om er bijvoorbeeld te spelen.



Op het vlak van mobiliteit is de verspreide bebouwing helemaal een ramp. Openbaar vervoer organiseren is nodeloos complex en daardoor belachelijk duur. Enkele jaren geleden gold in Vlaanderen het principe dat elke Vlaming op max. 750 meter van zijn deur een bushalte moest hebben... Zoals wij wonen hoef ik niet uit te leggen dat dat overdreven veel haltes zijn en dat veel buslijnen daardoor zeer veel geld kosten (want je rijdt rond voor twee man en een paardenkop). Nu is men daar van afgestapt, maar nog steeds is het complex en duur om openbaar vervoer te organiseren in Vlaanderen. Als je enkel van kern naar kern zou moeten rijden is het veel makkelijker te organiseren dan om onderweg langst tien gehuchten en 15 keer te stoppen langs een steenweg.

Gelukkige is Vlaanderen ook een fietsland, alleen zijn we geen veilig fietsland. Geen wonder dat "moordstrookje", de geschilderde fietspaden naast steenwegen, verkozen is tot woord van het jaar. Het ontbreken aan voldoende veilige infrastructuur voor fietsers en voetgangers zorgt er voor dat ouders hun kinderen niet zelfstandig van punt A naar punt B laten gaan. Van thuis naar school, naar de sportclub, tekenacademie, zwembles,... allemaal met de auto.

Dit heeft als gevolg dat kinderen een grotere actieradius hebben dan ooit tevoren. We hebben namelijk achterbankkinderen gekweekt die gevoerd worden van hot naar her. Als je aan ouders vraagt waarom ze hun kinderen met de auto naar school of andere plekken brengen dan hoor je steevast, omdat het te gevaarlijk is om alleen naar school te laten gaan. Dit is uiteraard een perverse vicieuze cirkel. Mochten sommige ouders kunnen dan zouden ze de speelplaats oprijden om hun kroost af te zetten.

Waarom is het gevaarlijker bij ons dan in Nederland als fietser? Lintbebouwing zorgt voor meer opritten (elke oprit is een kruispunt en dus per definitie een gevaarlijk punt). Omwille van de verspreide bebouwing zijn er navenant ook meer auto's bij ons. Want niemand wil wachten op onbetrouwbaar en traag openbaar vervoer. Door de verspreide bebouwing is het moeilijker en duurder om fietsinfrastructuur aan te leggen. Door het stijgende aantal files zoeken bestuurders via app's als Waze naar alternatieve en kleinere / trage wegen. Wegen die net gebruikt worden door fietsers.

Dat zijn allemaal zaken die er voor zorgen dat je de "scharrelkinderen" steeds minder en minder ziet (dat zijn kinderen die nog vrij mogen buitenspelen en alleen naar een speelplek mogen gaan). Je moet er eens op letten. Plaatsen waar kinderen vrij kunnen rondhossen, fietsen, spelen,... dat zijn plekken waar er weinig verkeer is. Daarom zijn kinderen een ideale indicator om te bepalen of een publieke ruimte aangenaam / leefbaar is. Kinderen zijn de kanariepietjes van de maatschappij. Net zoals kanaries vroeger werden meegenomen in de koolmijn als waarschuwing voor mijngas. Zo zijn kinderen een uitstekende indicator voor de leefbaarheid van onze publieke ruimte.

Daarom is het meer dan ooit belangrijk dat de stem van kinderen en jongeren wordt meegenomen in het ontwerpen en inrichten van onze openbare ruimte. Zij bekijken de publieke ruimte als een plaats waar er wordt gespeeld, mensen samenkomen, geleefd ... en niet als een plaats waar we doorrijden en ons op parkeren. Als we de publieke ruimte inrichten op maat van kinderen en jongeren dan is die ruimte per definitie goed voor iedereen. Zowel voor jong als voor oud en alles daar tussen.

Ik dank jullie voor jullie aandacht.



Links:

- <file:///D:/gebruikersgegevens/luypaeto/Downloads/RURA2018-deel2.pdf>
- [file:///D:/gebruikersgegevens/luypaeto/Downloads/RURA2018_deel1%20\(1\).pdf](file:///D:/gebruikersgegevens/luypaeto/Downloads/RURA2018_deel1%20(1).pdf)
- <https://www.omgevingvlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/Rura-infographics.pdf>
- <https://ruimtelijkeordening.be/NL/Diensten/Onderzoek/Studies/articleType/ArticleView/articleId/9302>