



© JES vzw

JEUGDPARTICIPATIE BIJ STADSVERNIEUWING

YOTA! PROJECT IN SINT-JANS-MOLENBEEK

Caroline Claus

Met het Brusselse participatieproject Yota! streeft JES vzw stadslabo naar meer participatie van kinderen en jongeren in de vormgeving van de openbare ruimte. Sinds 2009 levert JES veel inspanningen in de gemeente Sint-Jans-Molenbeek. Via acties en trajecten, door dialoog en een buurtplatform weerklinkt de stem van jonge buurtbewoners tot in de plannen van de gemeente en de architecten.

Buurt in transformatie

De Brusselse kanaalzone, op de westelijke grens van het stadscentrum, is in volle transformatie. Het gebied kampt met flink wat uitdagingen. Het aantal inwoners blijft er toenemen, met opvallend veel jongeren en kleine kinderen. Het aanbod aan publieke ruimte en collectieve voorzieningen komt niet altijd en overal tegemoet aan de vraag van de bevolking. Er is een gebrek aan ruimtelijke en sociale cohesie en het gebied kent een hoge jeugdwerkloosheid. Tegelijk ontwikkelen zich langs het kanaal nieuwe vormen van stedelijke economieën, veelal aangestuurd door creatieve en informele initiatieven. Ook private en publieke investeerders vinden meer en meer hun weg naar dit gebied. In die kanaalzone ligt de gemeente Sint-Jans-Molenbeek. In het historisch centrum is de transformatie sterk zichtbaar. Langs het water wisselen nieuwbouw- en renovatieprojecten elkaar af. De schaarse publieke ruimte ligt er rommelig bij en koning auto domineert er het straatbeeld. Sinds 2009 loopt in het centrum van de gemeente het wijkcontract¹ Cinéma – Belle-Vue. Gedurende vier jaar wordt op transversale wijze vernieuwing nagestreefd, om de leefbaarheid in het centrum te verhogen.

¹ Een beleidsinstrument waarmee regionale en lokale overheden samen met de bevolking investeren in de vernieuwing en de versterking van een wijk. www.wijken.irisnet.be/nl/duurzame-wijkcontracten



Een buurt met veel jonge kinderen, veel auto's en weinig publieke ruimte.

Groen, veilig en kindvriendelijk

De projecten binnen het wijkcontract richten zich op huisvesting en economie, maar evengoed op de openbare ruimte. Hier kampt men met problemen zoals het gebrek aan nabije (groene) ruimte voor bewoners, de alomtegenwoordigheid van de auto, weinig sociale cohesie en een groot onveiligheidsgevoel.

De gemeente voerde ook een afzonderlijke mobiliteitsstudie uit, waarbij lokale organisaties en een aantal bewoners werden geconsulteerd. Op basis van de bevindingen tekende de gemeente Sint-Jans-Molenbeek in 2010 de grote lijnen uit voor een vernieuwing van de openbare ruimte. Deze bestond aanvankelijk uit de ontwikkeling van twee routes voor kinderen en zachte mobiliteit volgens het principe van *shared space*, een herwaardering van het wegennet, een verhoging van de veiligheid in de omgeving van de scholen en een herwaardering en uitbreiding van groene ruimten met bijzondere aandacht voor de noden van kinderen zowel met als zonder begeleiding. Men plande ook om via de uitbreiding of introductie van collectieve voorzieningen de 'neutraliteit van de openbare ruimte' te versterken.

Concrete realisaties waren een opknopbeurt voor een aantal kleine parken, een groene dreef en een as voor zachte mobiliteit loodrecht op het

kanaal. Eén persoon werd aangeduid als wijkantenne en is bevoegd voor de organisatie van communicatie en participatie van bewoners en organisaties, en voor de evaluatie ervan. Yota! volgt sinds januari 2010 de projecten voor de vernieuwing van de openbare ruimte op. Op vraag van de gemeente zetelt Yota! als observator in de wijkcommissie, het officiële participatieorgaan van het wijkcontract. Vanuit die positie geven we regelmatig advies over een jeugdgerichte benadering van participatie en de inrichting van publieke ruimtes. Aandacht voor het speelweefsel van kinderen en jongeren vormt hierbij het uitgangspunt. We baseren ons advies ook op een bevraging na presentatie en samenwerking met lokale jeugdorganisaties en scholen, de expertise en kennis van JES vzw, de dialoog met kinderen, jongeren en andere buurtbewoners, en op de resultaten van onze acties in de openbare ruimte. >



Groene dreef en as voor zachte mobiliteit.



Kinderen bouwen zelf een skate- en BMX-parcours



De zitbanken blijven voor discussie zorgen.

Participeren via buurtplatform

In 2010 nam Yota! het initiatief om de jeugdparticipatie uit te breiden. Veel kinderen en jongeren uit de buurt die gebruikmaken van de openbare ruimte werden tot dan toe via de officiële kanalen niet bereikt, bijvoorbeeld omdat ze niet verbonden zijn aan een lokale school of jeugdorganisatie. Zo werd hun stem weinig of niet gehoord in de planontwikkeling. Yota! organiseerde daartoe een actie in de omgeving van metrohalte Graaf Van Vlaanderen. Ook Straathoekwerk JES, Buurthuis Bonnevie en de wijkantenne zetten zich in.

De voorbije twee jaren sloegen deze partners al meermaals de handen in elkaar voor de organisatie van acties en dialoog op diverse momenten in het vernieuwingsproces. Vanuit dit netwerk, en samen met nog andere partners, werd een buurtplatform in het leven geroepen. Hierin ontmoeten jongeren, kinderen, de verantwoordelijken van het wijkcontract, architecten en andere buurtbewoners elkaar, en kunnen ze uitwisselen over huidige en mogelijke toekomstige realisaties in hun buurt. Het platform komt telkens opnieuw tot stand via acties en trajecten, voorafgaand aan de belangrijke beslissingsmomenten in het inrichtingsproces of samenvallend met een groot publiek evenement, zoals autoloze zondag. De partners streven bij die acties naar een meer actieve betrokkenheid van buurtbewoners.

Punctuele interventies

Het concept van speelweefsel inspireerde de gemeente en de wijkcommissie in 2010 om verschillende projecten voor de openbare ruimte en wegen te bundelen tot één groot project. Dit zou een groot deel van het centrum van de gemeente overlappen. Na een drietal overlegmomenten met buurtbewoners en leden van de wijkcommissie stelde het architectenbureau het project *de Pietro* voor. Een netwerk van verschillende routes voor zachte mobiliteit, herkenbaar via kleurcodes en gebaseerd op het model van het metronet. Het parcours vertaalt zich in verschillende punctuele interventies zoals veilige oversteekplaatsen, een coherent verlichtingsplan, nieuw stadsmeubilair en de herinrichting van twee kleine parken in de gemeente.

Onder meer voor die laatste twee ingrepen hebben de architecten zich ook gebaseerd op uitspraken en definities van kinderen en jongeren, verzameld tijdens de acties van Yota! in samenwerking met Straathoekwerk JES en Buurthuis Bonnevie.

Uitgesproken menings- en gebruiksverschillen

Tijdens gesprekken met jongeren en kinderen stelden we vast dat zij de openbare ruimte in hun woonomgeving in het algemeen anders evalueren en gebruiken dan volwassen buurtbewoners en andere gebruikers van die ruimte. Ook tussen de jongeren



Wat verschillende volwassen buurtbewoners en een aantal werknemers en hun klanten als 'overlast' omschrijven, vinden kinderen en jongeren meestal geen probleem.

onderling bestaan er verschillen in gebruik en beoordeling. In dialoog met de kinderen en jongeren zetten we hun noden en belangen bij de stadsvernieuwing op de agenda.

Veel buurtjongeren, en dan vooral jongens tussen 14 en 27 jaar, beschouwen de openbare ruimte als hun woonkamer. Een plaats waar ze, in veel gevallen bij gebrek aan een alternatief, regelmatig afspreken met vrienden. Voor die spontane ontmoetingen verkiezen ze openbare locaties, liefst nabijgelegen en met een minimum aan comfort. In het centrum van Sint-Jans-Molenbeek is dat aan het frietkot, in de overdekte privé-ingang van een reisbureau, onder het afdak van een leegstaand pand. De weinige tienermeisjes die we in de openbare ruimte ontmoetten, vertelden ons dat ze liever thuisblijven of het stadscentrum opzoeken.

Kinderen uit de buurt kiezen in hun vrije tijd regelmatig voor het recent vernieuwde Bonneviemarkt, maar tegelijk willen ze ook kunnen spelen in de onmiddellijke omgeving van hun woning. Een opvallende vaststelling is dat jongens tot veertien jaar meer zelfstandig mobiel zijn dan meisjes uit die leeftijdsgroep. Voor hen is de fiets eerder een populair speelelement dan een vervoersmiddel. Kinderen gebruiken de straten en pleintjes als avontuurlijk fietsparcours. Ook andere ruimten, zoals een private ingang voor rolstoelgebruikers, vinden zij prettig om op te rijden. Opvallend veel kinderen lieten ons weten niet over een goede fiets te beschikken. Op verschillende locaties zijn ze ook bang van het autoverkeer. Bij de meerderheid van de jongvolwassenen die we hebben ontmoet, is de fiets geen populair vervoersmiddel.

Uit gesprekken met volwassen buurtbewoners bleek vrij snel dat de aanwezigheid van spelende kinderen en jongeren in de openbare ruimte een aantal van hen de wenkbrauwen doet fronsen. Kinderen zonder begeleiding en 'rondhangende' jongeren werden samen met nachtbrakers en andere luidruchtige bezoekers door een aantal bewoners als problematisch omschreven. Ook tijdens onze acties op het terrein werden wij met dit fenomeen geconfronteerd. Als initiatiefnemer van de actie werden wij aangesproken op onze intentie om de positie van

kinderen en jongeren in de openbare ruimte te versterken. De kinderen en jongeren die we hebben ontmoet, bleken zich vaak van geen kwaad bewust te zijn. Wat verschillende volwassen buurtbewoners en een aantal werknemers en hun klanten als 'overlast' omschrijven, vinden kinderen en jongeren meestal geen probleem.

Omstreden zitbanken

In de lente van 2013 beginnen de werken voor de inrichting van de Pietro. De architecten hebben rekening gehouden met de stem van de kinderen en jongeren. Door op verschillende locaties in de wijk zit- en spelcomfort duidelijk beantwoorden aan de noden en wensen van jongeren, kinderen en moeders. Het idee van een aantrekkelijk en leesbaar parcours voor kinderen en voetgangers lijkt dat ook te doen. Het niet opnemen van een voor de school en buitenschoolse opvang belangrijke route zien wij als gemiste kans. Met de herinrichting van het Gieterijpark wordt gedeeltelijk tegemoetgekomen aan een tekort aan sport- en speelruimte in het centrum van de gemeente.

De installatie van banken op een aantal locaties blijft tot vandaag omstreden. Half december werd hierover beslist. De meningen over de plaats waar de banken moeten komen, liepen eind november nog uiteen. Bewoners willen ze in het algemeen niet voor hun eigen deur, omdat ze bang zijn voor overlast. Sommigen verkiezen parkeerplaatsen en autoverkeer boven banken. Anderen vinden dan weer dat er meer ruimte moet zijn voor kinderen en jongeren, zodat ze kunnen bewegen en elkaar ontmoeten. Als antwoord op de uitgesproken meningsverschillen tussen diverse buurtbewoners en betrokken werknemers en organisaties namen Yota! en haar directe partners het initiatief voor een overleg rond de installatie. Ook de uitgesproken onvrede met de huidige toestand in de openbare ruimte gaan ze verder opvolgen. Op korte termijn komt er een actieplan voor een omkadering bij de plaatsing van banken. Op middellange termijn willen de huidige partners in dialoog gaan met de lokale beleidsmakers en samenwerken met nieuwe partners rond het samenleven in de openbare ruimte en de sensibilisering voor zachte mobiliteit. ✱



Veel kinderen en jongeren uit de buurt die gebruikmaken van de openbare ruimte worden via de officiële kanalen niet bereikt.