

CHILDSTREET2009



inclusief DVD

kinderen veilig, gezond en mobiel op straat

Childstreet2009

kinderen veilig, gezond en mobiel op straat

hoofdredactie

Michiel Dol

Eddie Kips

the International Institute for the Urban Environment



Deze publicatie is een uitgave van the International Institute for the Urban Environment (IIUE) te Delft en is een resultaat van het verkeersproject "Kinderen en Straten getoetst" in opdracht van het Stadsgewest Haaglanden



Childstreet2009

kinderen veilig, gezond en mobiel op straat

projectleiding

Michiel Dol
Eddie Kips
Martijn Kramer

redactie

Michiel Dol
Eddie Kips
Steven Schepel
Bart Schouten
Marian Schouten
Janneke Zomervrucht

vormgeving

Mark Kras

druk

Druk. Tan Heck, Delft

ISBN 978-90-75903-16-4

2009, Delft
the International Institute
for the Urban Environment
www.urban.nl

auteurs

Boudewyn Bach	Stichting Stad & Verkeer
Ingrid Bakker	TNO Kwaliteit van Leven
Josine van den Bogaard	GGD Rotterdam-Rijnmond
Kees Both	Universiteit Utrecht
Arjan Breider	Hart voor Verkeer
Michiel Dol	IIUE Delft
Froukje Hajer	Jantje Beton
Klaas de Hart	Veilig Verkeer Nederland
Geert Hendriks	Veilig Verkeer Nederland
Arien de Jong	Fietsersbond
Eddie Kips	IIUE Delft
Anne Koning	Wethouder Verkeer Delft
Martijn Kramer	IIUE Delft
Marjon Meijer	Week van de Vooruitgang
Clarine van Oel	TU Delft, Bouwkunde
Joyce Petersen	Veilig Verkeer Nederland
Steven Schepel	Zelfstandig Adviseur
Marian Schouten	Zelfstandig Adviseur
Luc Veeger	Veilig Verkeer Nederland
Dirk Vermeulen	Bureau Speelruimte
Sanne de Vries	TNO Kwaliteit van Leven
Bert van Wee	TU Delft, Bestuurskunde
Janneke Zomervrucht	Veilig Verkeer Nederland

Overname van tekst uit deze publicatie is uitdrukkelijk toegestaan, mits met bronvermelding.

INHOUD

Voorwoord

Bert van Wee, TUDelft

6

ONDERZOEK EN ONDERWIJS

1	Childstreet: pleidooi voor kinderen op straat	9
	Eddie Kips, Steven Schepel, Marian Schouten en Janneke Zomervrucht	
2	Kinder Straat Scan (KiSS)	18
	Eddie Kips en Steven Schepel	
3	Verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit als randvoorwaarden	27
	Geert Hendriks en Janneke Zomervrucht	
4	KROS: KinderRuimte Op Straat	35
	Eddie Kips, Steven Schepel en Janneke Zomervrucht	
5	KROS in stedenbouwkundige context	43
	Michiel Dol en Martijn Kramer	
6	Kindvriendelijke straten in het onderwijs	50
	Clarine van Oel	

ONTWERP

7	Op weg naar Duurzaam Kindvriendelijke straten	59
	Arjan Breider en Eddie Kips	
8	Het ERF, een inspirerende verblijfsruimte voor de 21^{ste} eeuw	66
	Boudewyn Bach en Janneke Zomervrucht	
9	Van kindvriendelijk naar levensloopbestendig	73
	Marian Schouten en Janneke Zomervrucht	
10	Wijken voor de fiets	80
	Arien de Jong	
11	Trottoir en erf als potentiële speelruimte	85
	Dirk Vermeulen	

12 De woonstraat, speelruimte voor parkeren	90
Michiel Dol, Eddie Kips en Steven Schepel	

EDUCATIE EN ACTIE

13 Leren fietsen	99
Arien de Jong en Marian Schouten	
14 Praktische verkeerseducatie in de gemeente	105
Eddie Kips en Marian Schouten	
15 Verkeersopvoeding en -educatie van levensbelang	110
Klaas de Hart	
16 Straatspeeldag en Speelstraat	113
Joyce Petersen en Janneke Zomervrucht	
17 Duurzame mobiliteit is leuk!	118
Marjon Meijer en Janneke Zomervrucht	
18 Werken aan een verkeersveilige schoolomgeving	121
Luc Veeger	

BATEN

19 Spelen in de buurt: leren in het échte leven!	128
Froukje Hajer	
20 Gezond opgroeien in de kindvriendelijke straat	134
Josine van den Bogaard en Kees Both	
21 In een gezonde omgeving hebben kinderen alle ruimte om te bewegen	139
Ingrid Bakker en Sanne de Vries	

CASUS DELFT

22 Kinderen veiliger door Delft	147
Anne Koning	

EVALUATIE EN VOORUITBLIK

23 Experts over het Childstreet concept	157
Marian Schouten	
24 Childstreet-evolutie in wegcategorisering	161
Eddie Kips en Steven Schepel	
25 De toekomst van Childstreet	163
Eddie Kips, Steven Schepel, Marian Schouten en Janneke Zomervrucht	
26 Nawoord	164
Eddie Kips	
Auteurs	166
Fotografie	174
Inhoud Childstreet2009 DVD	175

Kaders

Het Delfts Manifest	
voor een Kindvriendelijke Stedelijke Buitenruimte	16
KiSS, KroS en de Gezonde Wijk	26
Hoe gevaarlijk is de straat?	34
Inrichting Kindvriendelijke Straten	48
Masterclass Kids	56
Child perceptie	65
Kindertekeningen over 'childstreet'	117
De juridische verkeersdrempel	124
Doktersadvies	127
Speelruimtenormen	133
Speelstraat	152
Beeldverslag van de examens in Delft	153
Fiets brengt in Delft drie beleidsterreinen bij elkaar	154

Voorwoord

Bert van Wee, TUDelft

Het onderwerp 'kindvriendelijke straten en buurten' krijgt maar beperkt aandacht. En dat is jammer, want het heeft grote maatschappelijke voordelen als de inrichting van de buitenruimte kindvriendelijk is.

Ten eerste is dat erg plezierig voor de kinderen zelf: de meeste kinderen zijn graag regelmatig buiten en genieten ervan.

Ten tweede is buitenspelen gezond voor de kinderen, enerzijds omdat buitenlucht gezond is, en anderzijds omdat kinderen buiten meer bewegen dan binnen. Niet voor niets geven de Wereldgezondheidsorganisatie en andere instellingen het advies minimaal een halfuur per dag te bewegen. Buitenspelen, evenals lopen en fietsen, bijvoorbeeld naar school of vriendjes en vriendinnetjes, dragen daaraan bij. En bovendien dragen buitenspelen en zelf op pad zijn bij aan de geestelijke en sociale ontwikkeling van kinderen.

Ten derde: veiligheid. Een van de kenmerken van kindvriendelijke straten en buurten is dat de ruimte relatief veilig is voor kinderen. Ieder verkeersslachtoffer is er een te veel, maar in geval van kinderen is het extra erg... En naast de 'objectieve' veiligheid is ook de subjectieve veiligheid van belang. Als ouders minder zorgen hebben over de veiligheid van hun kinderen, is dat winst voor de samenleving.

Ten vierde draagt een kindvriendelijke ruimte bij aan een beter milieu, onder andere omdat ouders minder per auto hun kinderen zullen ophalen en wegbrengen.

Ten vijfde is het prettig voor de ouders als kinderen eerder zelfstandig naar school of andere bestemmingen kunnen: zij hoeven hun kinderen minder te halen en te brengen.

Ten zesde draagt een kindvriendelijke buitenruimte bij aan de sociale cohesie in de buurt. Bij een kindvriendelijk ingerichte buitenruimte zijn er meer contacten binnen de buurt, niet alleen tussen de kinderen, maar ook tussen kinderen en volwassenen, en tussen volwassenen (in hun rol van ouders) onderling.

Al deze voordelen zijn directe voordelen. Maar een kindvriendelijke buitenruimte heeft daarnaast ook indirecte positieve gevolgen, vanwege de invloed op het

toekomstige (mobiliteits)gedrag van de kinderen zelf. Als mensen in hun jeugd bepaald gedrag veelvuldig hebben vertoond, is de kans groot dat ze dat gedrag later, als ze volwassen zijn, zullen voortzetten, zo weten we uit psychologisch onderzoek. Als kinderen dus veel fietsen en lopen, is de kans groter dat ze dat later blijven doen, met alle voordelen op het gebied van milieu en gezondheid van dien.

Kortom: er zijn talrijke baten verbonden aan een kindvriendelijke buitenruimte! Deze voordelen komen in de diverse hoofdstukken in dit boek expliciet naar voren. De voordelen zijn niet alleen intuïtief logisch, het grootste deel ervan is expliciet aangetoond in wetenschappelijk onderzoek, of kan tenminste analytisch worden berekend vanuit algemeen geaccepteerde theorieën.

Dit boek vervult allereerst een belangrijke rol in het agenderen van het belang van een kindvriendelijke buitenruimte. Verkeers- en vervoersbeleid is vooral probleemgedreven. Door het toegenomen autobezit en -gebruik nemen de files toe, wat een probleem is. En de milieuproblemen moeten worden verminderd, evenals de onveiligheidsproblemen. Het kindvriendelijker inrichten van de buitenruimte draagt niet veel bij aan het verminderen van de meeste mobiliteitsproblemen, afgezien van de verkeersonveiligheid voor kinderen. Vermoedelijk staat het daarom niet al te hoog op de agenda van de meeste gemeenten. En dat is jammer, vanwege de vele genoemde voordelen! Agendering van het belang van een kindvriendelijke buitenruimte is daarom belangrijk; het gebeurt niet vanzelf!

Ten tweede gaat dit boek in op concrete mogelijkheden om de buitenruimte kindvriendelijker te maken. In Nederland is gelukkig de kennis over allerlei zaken rond verkeersinrichting vrij goed gebundeld, mede dankzij CROW, KPVV en Veilig Verkeer Nederland. Dit boek is een mooie aanvulling op informatie van die instanties. Het gaat daarbij niet alleen in op de verkeerskundige en ruimtelijke kant van die inrichting, maar ook op de educatieve kant ervan.

ONDERZOEK EN ONDERWIJS



'Met de fiets en de step naar school'

1 Childstreet: pleidooi voor kinderen op straat

Eddie Kips, Steven Schepel, Marian Schouten en Janneke Zomervrucht

1 Inleiding

Kinderen hebben wereldwijd het grootste deel van hun natuurlijke bewegingsvrijheid in de buitenruimte verloren. Dit is in belangrijke mate veroorzaakt door de toename van het gemotoriseerde verkeer.

Zelfstandige mobiliteit is van essentieel belang voor een gezonde ontwikkeling van kinderen, zowel fysiek als mentaal. Dit stelt nadrukkelijk voorwaarden aan de inrichting van de stedelijke openbare ruimte in het algemeen en aan het verkeer in het bijzonder.

Het Childstreetconcept biedt uitzicht op een kindvriendelijker stedelijke ruimte en straten waar kinderen kunnen spelen en veilig te voet en met de fiets op pad kunnen gaan. In een stad die voor een groot deel uit dergelijke straten bestaat, kunnen kinderen leren om zelfstandig op stap te gaan en geleidelijk aan grotere afstanden af te leggen. Zo'n stad biedt ruimte voor een actieve en gezonde levensstijl, waardoor kinderen zich optimaal kunnen ontwikkelen.

In deze publicatie laten uiteenlopende auteurs hun licht schijnen over diverse aspecten van het Childstreetconcept. Samen laten zij zien dat een stedelijke ruimte met *Childstreet-kwaliteit* zeker realiseerbaar is.

2 Openbare ruimte is voor iedereen

De straat is in potentie een vrije, openbare ontmoetingsplek. Een plek die veel te waardevol is om aan de dominantie van de auto over te laten. Childstreet is een bijdrage aan de realisatie van een *werkelijk* openbare ruimte. Een ruimte die letterlijk en figuurlijk ruimte biedt aan allerlei mensen - jong en volwassen, bewoners en bezoekers - om te leven, te spelen, te dromen, elkaar te ontmoeten, zich te ontplooiën en zich zelfstandig te bewegen. Er moeten plekken in de stad zijn waar je onbekommerd kunt genieten, dromen of in gedachten kunt zijn.

3 Goed voor kinderen, volwassenen en samenleving

Een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte die bewegingsvrijheid biedt, is goed voor kinderen, voor volwassenen en voor de samenleving als geheel. [Ruimte voor de Jeugd, 2005]

Goed voor kinderen

- Vrijuit kunnen spelen en bewegen is voor kinderen een vanzelfsprekend en onmisbaar deel van hun dagelijks leven.
- Door te spelen en te bewegen ontwikkelen kinderen zich op velerlei gebied: fysiek, motorisch, sociaal, cognitief, psychisch en emotioneel.
- Spelen en bewegen zorgen ervoor dat kinderen voldoende lichaamsbeweging krijgen. Dit heeft een positieve invloed op de conditie, het lichaamsgewicht en de luchtwegen. Daarnaast draagt lichaamsbeweging bij aan vermindering van stress.

Goed voor de ouders van de kinderen

- Veilige speelmogelijkheden op straat helpen kinderen zich te ontwikkelen tot zelfstandige en weerbare mensen. De eigen straat is voor kinderen een plek waar zij ervaring kunnen opdoen met het zelfstandig maken van keuzen, het nemen van beslissingen en het oplossen van problemen.
- Rustige en veilige straten bieden ruimte voor verkeersopvoeding van kinderen, waardoor zij zich als voetganger en fietser in het verkeer leren bewegen.
- Kinderen die zelfstandig (en in de ogen van de ouders veilig) te voet en op de fiets op pad kunnen, ontlasten hun ouders van talloze haal- en brengverplichtingen.

Goed voor alle volwassen buurtbewoners

- Een prettige straat die de bewoners uitnodigt tot buiten zijn en buiten spelen brengt bewoners met elkaar in contact.
- Een straat die rustig, aantrekkelijk en veilig is, biedt de bewoners een betere woonomgeving dan een straat vol drukte, auto's en lawaai.
- Als mensen meer lopen en fietsen en minder gebruikmaken van de auto, is dat goed voor hun gezondheid. Het resultaat: meer lichaamsbeweging, meer veiligheid, minder uitlaatgassen en minder geluidsoverlast.

Goed voor de samenleving

- Straten waar bewoners elkaar makkelijk kunnen ontmoeten, stimuleren de sociale cohesie in een buurt.
- Straten die uitnodigen tot gebruik van benenwage en fiets verminderen de automobiliteit en leiden dus tot vermindering van verkeerscongestie en milieu-problemen (lawaai, fijnstof, CO2-uitstoot).
- Investerings in meer bewegen, een prettiger woonklimaat en minder milieuvervuiling verdienen zich zeer waarschijnlijk terug door een vermindering van de kosten voor de gezondheidszorg [van Wee].



Deelnemers Childstreet2005

4 Deel van wereldwijde beweging

Childstreet maakt onderdeel uit van een wereldwijde beweging voor leefbare steden. Het past in en draagt bij aan een totaalvisie op *planet earth*¹, waarin een betere balans tussen economische groei en ecologie centraal staat. Childstreet schetst een toekomstperspectief met als trefwoorden: duurzaamheid, kwaliteit, gezondheid, menselijke maat en ontplooiingsmogelijkheden voor iedereen.

Delft Manifest

De basis van het Childstreetconcept werd gelegd op de internationale conferentie Childstreet2005 in Delft. Deze conferentie werd georganiseerd door het International Institute for the Urban Environment (IIUE), de gemeente Delft en Veilig Verkeer Nederland (toen 3VO), in nauwe samenwerking met de Nederlandse tak van het internationale netwerk Child Friendly Cities (CFC).

Zij organiseerden de Childstreet2005 conferentie om nader in te zoomen op de mogelijkheden die de straat aan kinderen biedt om zich te bewegen en zich uit te leven – als aanvulling op de kansen die zij daarvoor thuis en op school hebben.

De mogelijkheden die de straat aan kinderen biedt, zijn de afgelopen decennia sterk gereduceerd. De straat en de openbare ruimte zijn getransformeerd van ontmoetingsruimte tot verkeersruimte: een ruimte om je te verplaatsen van A naar B. De openbare ruimte is daarmee een ruimte geworden die voor kinderen zacht gezegd niet erg aantrekkelijk meer is en die alleen nog met grote voorzichtigheid valt te betreden. Op sommige plaatsen is de openbare ruimte voor kinderen zelfs een *no go area* geworden.

Het Delfts Manifest, de slotverklaring van de conferentie, geeft handreikingen voor een integraal beleid voor een kindvriendelijke stedelijke buitenruimte.

Declaration of London

Het Delfts Manifest bouwt voort op de Declaration of London, een resolutie die werd uitgesproken aan het eind van de 2^e Child in the City conferentie in Londen in 2004. De Declaration of London dringt erop aan dat de VN-conventie van de Rechten van het Kind op nationaal en lokaal niveau wordt omgezet in wetgeving. Daarbij moet de prioriteit liggen bij de kinderrechten in relatie tot de fysieke en sociale omgeving. Kinderen moeten (weer) toegang krijgen tot de openbare ruimte en hebben recht op een veilige woonomgeving, waar zij kunnen spelen en ongedwongen contacten kunnen aangaan. Ook hebben kinderen recht op zelfstandige mobiliteit.

Initiatieven als het Delfts Manifest en de Declaration of London wortelen in een al langer bestaande burgerbeweging die opkomt voor veiligheid en leefbaarheid van de straat. In de jaren '70 van de vorige eeuw voerden diverse groepen in Nederland al actie voor verlaging van de snelheid binnen de bebouwde kom ('50 is teveel'). De Nationale Straatspeeldag - begonnen in de jaren '80 - is uitgegroeid tot een begrip. Verkeersouders zetten zich in voor veiligheid rond basisscholen. En de Week van de Vooruitgang is een jaarlijks terugkerend actiemoment.

5 Het Childstreetconcept

De inrichting en de gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte worden steeds sterker bepaald door het autoverkeer. Dit heeft een zichzelf versterkend effect: hoe dominanter het autoverkeer is, des te onaantrekkelijker de straat wordt voor voetgangers en fietsers en des te minder mensen te voet of op de fiets op pad gaan. Dat geldt nog sterker voor kinderen, die vaak extra beschermd worden tegen onveilige (verkeers)situaties. Tegelijkertijd wijst de praktijk uit dat het - zelfs bij het huidige autobezit en autogebruik - mogelijk is een aantrekkelijke, leefbare stedelijke omgeving te realiseren. Het Childstreetconcept werkt deze mogelijkheid uit tot een concreet programma.

- Childstreet streeft naar straten die:
 - bescherming bieden (sociaal veilig en verkeersveilig zijn),
 - beloopbaar zijn (voldoende veilige ruimte bieden aan voetgangers en goed oversteekbaar zijn),
 - befietsbaar zijn (voldoende veilige ruimte voor fietsers hebben en goed oversteekbaar zijn),
 - bewegingsvrijheid bieden (zodat kinderen de straat 'kris kras' en over de volle breedte kunnen gebruiken),
 - belevingswaarde hebben (aantrekkelijk en gevarieerd zijn ingericht),
 - mogelijkheden bieden voor sociale activiteiten (zoals spel en ontmoeting).

Deze zes aspecten van Childstreet zijn uitgewerkt in de KinderStraatScan (KiSS). Dit is een vragenlijst die bewoners en gemeenten kunnen gebruiken om te onderzoeken hoe kindvriendelijk een bepaalde straat is. Met KiSS kunnen zij meten hoe geschikt een straat is om te lopen, te fietsen en te spelen. In de vragenlijst komen deze zes aspecten van kindvriendelijkheid aan bod. Per aspect kunnen maximaal 100 punten worden gescoord. De totaalscores kunnen per aspect vervolgens worden omgezet in een rapportcijfer tussen 0 en 10. [Zie hoofdstuk 2]

- Childstreet wil kinderen de gelegenheid geven te leren om zich zelfstandig (en op een voor kinderen veilige en prettige manier) lopend en fietsend op straat te bewegen.
- Childstreet wil volwassenen stimuleren om:
 - vaker te voet of op de fiets op pad te gaan en zodoende bij te dragen aan de menselijke kwaliteit van de openbare ruimte;
 - als verkeersdeelnemer de veiligheid van andere (en met name kwetsbare) weggebruikers niet in gevaar te brengen;
 - als automobilist zeer behoedzaam te zijn (vanuit de wetenschap dat autoverkeer voor anderen erg gevaarlijk kan zijn);

- als buurtbewoner, instelling of bedrijf met eigen initiatieven bij te dragen aan de aantrekkelijkheid en de sociale en fysieke leefbaarheid van de straat.

- Childstreet wil gemeenten, scholen en politie stimuleren om zich in te zetten voor de belangen van alle gebruikers van de openbare ruimte, met speciale aandacht voor de meest kwetsbare groepen, zoals kinderen en ouderen.

6 Aanbevelingen

Om deze doelen te realiseren, levert het Childstreetconcept aanbevelingen op het gebied van verkeersveiligheid in brede zin, op vijf terreinen:

1. Engineering
2. Education
3. Enforcement
4. Environment
5. Engagement

Deze aanbevelingen vormen een aanvulling op Duurzaam Veilig binnen de bebouwde kom en zijn in veel gevallen realiseerbaar binnen de bestaande situatie.

ad 1. Engineering

De inrichting van straten is een krachtig instrument om straten meer *Childstreet-kwaliteit* te geven. In verblijfsgebieden behoren lopen en fietsen de uitgangspunten voor het ontwerp te zijn. Autoverkeer en parkeren zijn toegelaten voorzover zij het lopen en fietsen niet in de weg staan.

De uitgangspunten zijn:

- Meer verblijfskwaliteit in verblijfsgebieden. Meer erven en autovrije straten.
- 30 km-straten moeten worden ingericht met trottoirs of autovrije stroken. Is dat niet mogelijk, dan worden deze straten ingericht als erf.
- 50 km-straten moeten worden ingericht met fietspad en trottoirs. Is dat niet mogelijk, dan inrichting als 30 km-sstraat.
- Voetgangers en fietsers moeten veilig en gemakkelijk kunnen oversteken.
- Verblijfskwaliteit gaat voor parkeren.

Meer verblijfskwaliteit in verblijfsgebieden

Vanuit het belang van kinderen verdient het verblijfsgebied (ook wel 30 km-gebied genoemd) verdere detaillering. Een maximumsnelheid van 30 km/uur is al een hele verbetering ten opzichte van de traditionele 50 km/uur. Toch is 30 km/uur nog niet echt veilig, zeker niet voor jonge kinderen. Die hebben immers niet voortdurend oog voor autoverkeer en zijn, door hun geringe lengte, voor passerende automobilisten vaak onzichtbaar. Daarom zijn 30 km-straten niet geschikt als verblijfsruimte voor kinderen: zij kunnen er niet zorgeloos spelen. Autovrije straten en erven - waar het verkeer stapvoets (maximaal 15 km/uur) mag rijden - bieden kinderen veel meer bewegingsvrijheid en behoren volgens Childstreet dan ook een belangrijk onderdeel van de stedelijke verblijfsruimte te vormen. Daarbij is aparte aandacht nodig op het vlak van inrichting, voorlichting en handhaving.

30 km-sstraat met trottoir

In straten met een 30 km-regiem is altijd een voldoende breed trottoir (of autovrije strook) nodig. Als daarvoor geen ruimte is, is een inrichting als erf een betere oplossing.



Fietsende kinderen op breed trottoir

50 km-sstraat met vrijliggende fietspaden

Langs 50 km-straten zijn fietspaden voor kwetsbare fietsers onontbeerlijk. Ook trottoirs van voldoende breedte aan beide zijden van de straat behoren tot de noodzakelijke standaard-voorziening. Bij iedere zijstraat lopen het fietspad en het trottoir over een verhoogd plateau door, zodat de voorrang duidelijk is en er ook een duidelijke begrenzing is van het 30 km-gebied (dat in de zijstraten begint).

Als er geen ruimte is voor vrijliggende fietspaden en een behoorlijk trottoir, zijn er verschillende opties: ofwel de ruimte wordt gevonden door aanpassing van de andere functies (minder parkeerruimte, een- in plaats van tweerichtingsverkeer), ofwel de snelheid in de betreffende straat gaat naar 30 km/uur.

Veilig en gemakkelijk oversteken

Op de 50 km-straten is bijzondere aandacht nodig voor het veilig en gemakkelijk oversteken. Overigens is het belangrijk dat het aantal 50 km-wegen binnen de bebouwde kom zo klein mogelijk is. Dat wil zeggen: niet meer dan nodig is om te zorgen dat 30 km-straten worden gevrijwaard van stromen te snel rijdend autoverkeer. Als er teveel 50 km-straten zijn, wordt de verblijfsruimte in een stad beperkt tot een verzameling autoluwe eilandjes in een zee van rijdende en geparkeerde auto's.

Verblijfskwaliteit gaat voor parkeren

Parkeren geeft problemen met de veiligheid (gebrek aan zicht tussen rijbaan, stoep en fietspad), met ruimte (auto's staan veelal precies op de plekken waar kinderen graag willen spelen) en verblijfskwaliteit (straten vol geparkeerde auto's vormen geen aantrekkelijk decor voor ontmoeting en spel). Parkeren behoort dan ook een ondergeschikte functie te zijn, die streng wordt gereguleerd. Het spreekt voor zich dat voor parkeren op de openbare weg een marktconforme prijs moet worden betaald. Verder is met een slimmere verdeling van de beschikbare ruimte veel te bereiken: bijvoorbeeld parkeren op eigen erf, ondergronds en op buurtparkeerplaatsen op de minder aantrekkelijke plekken in de wijk.

ad 2. Education

Educatie kan eraan bijdragen dat jonge en volwassen weggebruikers zich veilig over straat bewegen. Voor kinderen is het van groot belang dat zij goed en veilig leren fietsen. Ouders, leerkrachten en andere (naschoolse) opvoeders hebben de verantwoordelijkheid om gezamenlijk de verkeersopvoeding en -educatie van kinderen ter hand te nemen, daarin gesteund door de overheid. Alle kinderen behoren fietsvaardig de basisschool te verlaten. Het theoretisch en praktisch verkeersexamen kunnen daarbij een hulpmiddel zijn.

Childstreet wil bevorderen dat volwassen weggebruikers in hun vervoerskeuze en hun weggedrag meer rekening houden met kwetsbare verkeersdeelnemers. Dat betekent: bij korte verplaatsingen bij voorkeur fietsen of lopen. En als men toch in de auto stapt: snelheid aanpassen aan de langzame verkeersdeelnemers en alleen parkeren op plekken waar dat is toegestaan. De beïnvloeding van gedrag is niet eenvoudig, maar zeker ook niet onmogelijk. Acties vanuit de bevolking kunnen, samen met voorlichting en inrichtingsmaatregelen vanuit de overheid, zeker bijdragen aan een wijziging in het denken en doen van mensen.

ad 3. Enforcement

Auto's kunnen bedreigend en gevaarlijk zijn voor andere weggebruikers. Inrichting en educatie zijn krachtige instrumenten om gemotoriseerde weggebruikers te stimuleren zich verantwoordelijk en zorgvuldig te gedragen. Handhaving (van snelheids- en parkeerregels) kan in sommige gevallen (bijvoorbeeld rond basisscholen) echter toch noodzakelijk zijn.

Childstreet pleit voor evenredige handhaving in verblijfsgebieden en voor proportionele boetes bij snelheidsovertredingen: 10 km/uur te hard in een verblijfsgebied is een veel ernstiger overtreding dan 10 km/uur te hard op de autosnelweg.



ad 4. Environment

Omgevingsfactoren hebben grote invloed op de leefbaarheid van straten. Rustiger rijden en het verleggen van verkeersstromen naar wegen die geschikt zijn voor het verwerken van veel verkeer, kunnen helpen om het (verkeers)lawaaï en de luchtvervuiling in woongebieden terug te dringen.

Maar ook het 'straatbeeld' heeft invloed op de leefbaarheid. De gemeente en woningbouwcorporaties hebben een grote verantwoordelijkheid voor een goede inrichting en aankleding van de straat en de woonomgeving. Daarnaast is het belangrijk om bewoners en bedrijven te stimuleren eigen initiatieven te nemen. Een terras, gevelgroen of een bankje voor de deur geven een straat een persoonlijke sfeer en laten zien dat die straat er is om elkaar te ontmoeten en om rustig te rijden.

ad 5. Engagement

De gemeente is er, als beheerder van de openbare ruimte in de stad, voor verantwoordelijk dat de belangen van alle gebruikers worden gehoord en meegewogen. Dat vraagt wel een extra inspanning van de gemeente. Want juist de meest kwetsbaren (kinderen en ouderen) komen niet naar inspraakavonden en dienen geen bezwaarschriften in. Aan de gemeente dus te taak om deze groepen met nadruk te betrekken in de planvorming en er extra op te letten dat hun wensen en belangen in het hele besluitvormingsproces blijven meetellen.

7 Resultaat

Het is uiteindelijk het resultaat dat telt. Childstreet erkent dat er vele wegen zijn om de Childstreet-kwaliteit van straten te verhogen. Bij inrichtingsmaatregelen gaat het er niet om dat een bepaalde vorm of stedenbouwkundige mode wordt gevolgd, maar dat het uiteindelijke effect van de maatregelen is dat een straat veilig, aantrekkelijk, leefbaar en bespeelbaar is. Hetzelfde geldt voor de andere terreinen: Childstreet ziet graag duizend bloemen bloeien, zolang ze maar bijdragen aan meer en betere *Childstreets*.

Literatuur (ook op de DVD)*

- * *Een KiSS voor Childstreet (ook als pdf)*
- * *Spelen op Straat (ook als pdf)*
- * *KiSS3 van VVN (ook als pdf)*
- * *Verwijzing naar Declaration of London*
- * *Ruimte voor de Jeugd (2005), Netwerkdokument Ruimte voor de Jeugd.*
- *Wee, B. van en H. Nijland, De gezondheidsbaten van fietsen, verschenen in Milieu, jrg 3, nr 2*

¹ **Noot:** 2008 is door de VN uitgeroepen tot *International Year of Planet Earth*

De conceptversie van deze tekst hebben we voorgelegd aan een enkele experts op het gebied van verkeersveiligheid, openbare ruimte en gezondheid. Een deel van hun reacties hebben we verwerkt in de definitieve versie van de tekst. In hoofdstuk 23 geven we een bloemlezing van de reacties.

Het Delfts Manifest voor een Kindvriendelijke Stedelijke Buitenruimte

(Uitwerking voor Nederland)

Overwegende dat: een stad die vriendelijk is voor kinderen, vriendelijk is voor iedereen.

Erkende dat:

- in de laatste decennia, wereldwijd, kinderen langzamerhand het grootste deel van hun traditionele natuurlijke buitenruimte hebben verloren,
- dit verlies aan buitenruimte voor kinderen in belangrijke mate is veroorzaakt door de toename van het gemotoriseerd verkeer,
- de thuisomgeving van kinderen fundamenteel is voor hun gezondheid en ontwikkeling,
- de Conventie van de V.N. over de rechten van het Kind (CRC) het recht erkent van ieder kind op een levensstandaard die op voldoende en geschikte wijze voorziet in de fysieke, mentale, spirituele, morele en sociale ontwikkeling van het kind, en het recht van ieder kind erkent om deel te hebben in beslissingen die hun levensstandaard beïnvloeden, en
- door het ondertekenen van het CRC, 192 nationale regeringen de verantwoordelijkheid hebben geaccepteerd voor de implementatie van deze conventie.

Het Delfts Manifest voor een Kindvriendelijke Stedelijke Buitenruimte

(Uitwerking voor Nederland)

Overwegende dat: **een stad die vriendelijk is voor kinderen, vriendelijk is voor iedereen.**

Erkende dat:

- in de laatste decennia, wereldwijd, kinderen langzamerhand het grootste deel van hun traditionele natuurlijke buitenruimte hebben verloren.
- dit verlies aan buitenruimte voor kinderen in belangrijke mate is veroorzaakt door de toename van het gemotoriseerd verkeer
- de thuisomgeving van kinderen fundamenteel is voor hun gezondheid en ontwikkeling
- de Conventie van de V.N. over de rechten van het Kind (CRC) het recht erkent van ieder kind op een levensstandaard die op voldoende en geschikte wijze voorziet in de fysieke, mentale, spirituele, morele en sociale ontwikkeling van het kind, en het recht van ieder kind erkent om deel te hebben in beslissingen die hun levensstandaard beïnvloeden, en
- door het ondertekenen van het CRC, 192 nationale regeringen de verantwoordelijkheid hebben geaccepteerd voor de implementatie van deze conventie.

Voortbouwend op de Verklaring van Londen (Declaration of London) die stelt dat de rechten van kinderen en jongeren, gelet op hun fysieke en sociale omgeving, een hoge prioriteit zou moeten hebben bij het maken van beleid, het maken en uitvoeren van (bouw)plannen en in participatieprocessen;

Doen de deelnemers van 'Childstreet2005', komende uit 22 verschillende landen, wereldwijd, een beroep op politici, stedenbouwkundigen, ruimtelijke planners, ambtenaren en bestuurders, overal ter wereld, om de volgende aanbevelingen te implementeren:

1. Garandeer vóór iedere woning ruimschoots voldoende ruimte voor spelende kinderen en voetgangers, afgeschermd van de gevaren van gemotoriseerd verkeer.
2. Richt alle woonstraten waar geen stoepen zijn opnieuw in, zodanig dat: de werkelijke snelheid wordt afgeremd tot 15 km per uur; woonerfachtige toepassingen worden gestimuleerd en herontwikkeld (betaalbaar, nieuwe concepten); auto's en woonprojecten worden gestimuleerd en bevordert.
3. Breng de standaard snelheidslimiet in woonomgevingen naar 30 km per uur. Richt straten hier zodanig in dat de snelheid van het verkeer wordt afgeremd en dat oversteekbaarheid van straten wordt verbeterd.
4. Zorg voor voldoende, geschikte en veilige oversteekplaatsen en -mogelijkheden en gescheiden fietspaden bij alle wegen met een snelheidslimiet van 50 km per uur of meer. Geef prioriteit aan fietspaden boven parkeerplaatsen wanneer de ruimte schaars is.
5. Stel een standaard op voor iedere buurt en wijk waarin een minimum oppervlakte wordt vastgesteld die bestemd is voor spelende kinderen, net zoals dat voor parkeerruimte het geval is.
6. Maak het voor kinderen mogelijk om zelf alle belangrijke openbare voorzieningen te bereiken (scholen, winkels, speelplaatsen, sportterreinen en -zalen, bibliotheek enz.). Richt de omgeving van deze voorzieningen op een kindvriendelijke wijze in.
7. Train en test kinderen op de basisschool in fietsen en praktische verkeersvaardigheden.
8. Geef in lokale verkeers- en vervoersplannen speciale aandacht aan de verbetering van de mogelijkheden voor onafhankelijk ongemotoriseerd vervoer van kinderen. Ontwikkel een vervoersplan voor iedere school waarin veilige wandel- en fietsroutes en openbaar vervoersmogelijkheden worden aangegeven. Zorg daarbij ook voor voldoende stallingsruimte voor fietsen.
9. Geef extra aandacht aan de invloeden van lucht-, water- en bodemvervuiling en geluidsoverlast op kinderen en verzeker de naleving van relevante gezondheidsnormen en criteria.
10. Zorg voor processen en werkwijzen waarin kinderen en ouders worden betrokken aangaande het evalueren van de lokale verkeersveiligheid en het ontwikkelen van verbeteringen die de onafhankelijke mobiliteit van kinderen ondersteunen.

Delft, 26 augustus 2005

Tjeerd Deelstra
Voorzitter Childstreet2005 conferentie

Janneke Zomervrucht
Veilig Verkeer Nederland

Jan Torenstra
Wethouder Delft



VEILIGVERKEER

Gemeente Delft

* The Declaration of London is gepresenteerd op 22 oktober 2004 tijdens de Tweede 'Child in the City' Conferentie door de coördinatiecommissie van het European Network for Child-Friendly Cities (ENCFC) aan de deelnemers uit 23 landen.

Meer informatie: The International Institute for the Urban Environment, www.urban.nl/childstreet2005. Contact: info@urban.nl.

Voortbouwend op de Verklaring van Londen (Declaration of London) die stelt dat de rechten van kinderen en jongeren, gelet op hun fysieke en sociale omgeving, een hoge prioriteit zouden moeten hebben bij het maken van beleid, het maken en uitvoeren van (bouw)plannen en in participatieprocessen;

Doen de deelnemers van 'Childstreet2005', komende uit 22 verschillende landen, wereldwijd, een beroep op politici, stedenbouwkundigen, ruimtelijke planners, ambtenaren en bestuurders, overal ter wereld, om de volgende aanbevelingen te implementeren:

1. **Garandeer vóór iedere woning ruimschoots voldoende ruimte voor spelende kinderen en voetgangers, afgeschermd van de gevaren van gemotoriseerd verkeer.**
2. **Richt alle woonstraten waar geen stoepen zijn opnieuw in, zodanig dat: de werkelijke snelheid wordt afgeremd tot 15 km per uur; wooneerfachtige toepassingen worden gestimuleerd en herontwikkeld (betaalbaar, nieuwe concepten); autovrije woonprojecten worden gestimuleerd en bevorderd.**
3. **Breng de standaard snelheidslimiet in woonomgevingen naar 30 km per uur. Richt straten hier zodanig in dat de snelheid van het verkeer wordt afgeremd en dat oversteekbaarheid van straten wordt verbeterd.**
4. **Zorg voor voldoende, geschikte en veilige oversteekplaatsen en –mogelijkheden en gescheiden fietspaden bij alle wegen met een snelheidslimiet van 50 km per uur of meer. Geef prioriteit aan fietspaden boven parkeerplaatsen wanneer de ruimte schaars is.**
5. **Stel een standaard op voor iedere buurt en wijk waarin een minimum oppervlakte wordt vastgesteld die bestemd is voor spelende kinderen, net zoals dat voor parkeerruimte het geval is.**
6. **Maak het voor kinderen mogelijk om zelf alle belangrijke openbare voorzieningen te bereiken (scholen, winkels, speelplaatsen, sportterreinen en –zalen, bibliotheek enz.). Richt de omgeving van deze voorzieningen op een kindvriendelijke wijze in.**
7. **Train en test kinderen op de basisschool in fietsen en praktische verkeersvaardigheden.**
8. **Geef in lokale verkeers- en vervoersplannen speciale aandacht aan de verbetering van de mogelijkheden voor onafhankelijk ongemotoriseerd vervoer van kinderen. Ontwikkel een vervoersplan voor iedere school waarin veilige wandel- en fietsroutes en openbaar vervoersmogelijkheden worden aangegeven. Zorg daarbij ook voor voldoende stallingsruimte voor fietsen.**
9. **Geef extra aandacht aan de invloeden van lucht-, water- en bodemvervuiling en geluidsoverlast op kinderen en verzeker de naleving van relevante gezondheidsnormen en criteria.**
10. **Zorg voor processen en werkwijzen waarin kinderen en ouders worden betrokken aangaande het evalueren van de lokale verkeersveiligheid en het ontwikkelen van verbeteringen die de onafhankelijke mobiliteit van kinderen ondersteunen.**

Delft, 26 augustus 2005

Tjeerd Deelstra
Voorzitter Childstreet2005 conferentie

Janneke Zomervrucht
Veilig Verkeer Nederland

Jan Torenstra
Wethouder Delft

* The Declaration of London is gepresenteerd op 22 oktober 2004 tijdens de Tweede 'Child in the City' Conferentie door de coördinatiecommissie van het European Network for Child-Friendly Cities (ENCFC) aan de deelnemers uit 23 landen.

Meer informatie: The International Institute for the Urban Environment, www.urban.nl/CHILDSTREET2005
Contact: info@urban.nl.

2 Kinder Straat Scan (KiSS)

Eddie Kips en Steven Schepel

Inleiding

Straten in de bebouwde kom hebben verschillende functies. Mensen gebruiken de straat bijvoorbeeld om elkaar te ontmoeten, om te spelen, te wandelen of in de zon te zitten. Maar ze gebruiken de straat ook om zich per fiets of auto te verplaatsen en hun vervoermiddel te stallen of te parkeren. De afgelopen decennia is de verkeers- en parkeerfunctie in veel straten erg dominant geworden. Dat is ten koste gegaan van het spelen en verblijven. Zo is er in veel straten nauwelijks nog ruimte voor kinderen. En soms is het ook veel te gevaarlijk geworden om buiten te spelen.

Inmiddels wordt breed onderkend dat zelfstandig buitenspelen voor de gezondheid en de ontwikkeling van kinderen van groot belang is. Daarmee is ook het belang van de straat als speelterrein herontdekt. Veel mensen realiseren zich dat er bij de inrichting van straten een zorgvuldiger afweging nodig is tussen de belangen van kinderen en automobilisten. Waarbij meteen kan worden aangetekend dat de belangen van kinderen grotendeels samenvallen met de belangen van andere niet-gemotoriseerde straatgebruikers.

Tot voor kort was het niet mogelijk om de 'kindvriendelijkheid' van een straat te kwantificeren. Dat maakte een goede belangenafweging lastig, te meer omdat de belangen van automobilisten wél vrij goed in cijfers zijn uit te drukken (denk bijvoorbeeld aan de parkeernorm). Om dit probleem te ondervangen, is de Kinder Straat Scan (KiSS) ontwikkeld. Dit gebeurde door een werkgroep die werd ondersteund door het Stadsbestuur Haaglanden, Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond. Met

behulp van KiSS kunnen bewoners en professionals meten hoe kindvriendelijk een straat is. De resultaten van die metingen worden vertaald in 'rapportcijfers'. De eerste versie van KiSS werd gepresenteerd op de internationale conferentie 'Childstreet 2005'. Daarna is de scan verder ontwikkeld, verfijnd en gebruiksvriendelijker gemaakt. Ook is KiSS inmiddels op een aantal plekken in de praktijk getest. Dit alles heeft geresulteerd in de huidige versie, KiSS3.

In dit hoofdstuk wordt besproken hoe KiSS in elkaar zit, hoe dit meetinstrument in de praktijk werkt, hoe het zich verhoudt tot andere bestaande meetinstrumenten en hoe KiSS in de toekomst kan bijdragen aan kindvriendelijke straten.

Opzet van de Kinder Straat Scan

De Kinder Straat Scan is een methode waarmee zo objectief mogelijk kan worden vastgesteld hoe geschikt een straat is om te lopen, te fietsen en te spelen. Kinderen zijn bij een KiSS-meting het uitgangspunt, maar de uitkomsten zeggen ook veel over de verblijfswaarde van de straat voor andere niet-gemotoriseerde straatgebruikers. Immers, om het motto van Child Friendly Cities te citeren: 'A city friendly to children is a city friendly to all'.

Bij een KiSS-meting kan een straat maximaal 100 punten scoren op zes verschillende aspecten van kindvriendelijkheid.



Bescherming

(sociale veiligheid en verkeersveiligheid).

Bij *sociale veiligheid* gaat het o.a. om de aanwezigheid van sociale controle op straat (aantal passerende voetgangers en fietsers, zicht op de straat vanuit de woningen) en de kwaliteit van de straatverlichting. Bij *verkeersveiligheid* gaat het o.a. om de toegestane en de feitelijke snelheid van het verkeer, de markering van oversteekplekken en de vraag of automobilisten en spelende kinderen elkaar goed kunnen zien.



Befietsbaarheid

Met KiSS wordt vastgesteld hoe goed en veilig kinderen kunnen fietsen in de straat. Er wordt onderscheid gemaakt tussen fietsen op de rijbaan en op afzonderlijke fietspaden en er wordt rekening gehouden met formele en feitelijke maximumsnelheden. Ook de oversteekbaarheid van de straat per fiets wordt in de beoordeling meegenomen.

Beloopbaarheid

Er worden twee aspecten van beloopbaarheid gemeten. Het eerste aspect is de *oversteekbaarheid* van de straat (snelheid en intensiteit van het verkeer, breedte van de rijweg die voetgangers moeten oversteken, markering en overzichtelijkheid van oversteekplekken). Het tweede aspect is de aanwezige *loopruimte* (de minimale en gemiddelde breedte van de ruimte die voetgangers tot hun beschikking hebben). Bij de scores wordt rekening gehouden met de snelheid van het autoverkeer in de straat: in straten waar hard wordt gereden, worden aan de loopruimte andere eisen gesteld dan in straten waar langzaam wordt gereden.



Belevingswaarde

Belevingswaarde

Hierbij gaat het om de aantrekkelijkheid en variatie van de straatinrichting. Een kindvriendelijke straat is (ook) ingericht als een afwisselende verblijfsruimte en als een voorportaal voor aangrenzende bebouwing. De KiSS-score van de straat op dit onderdeel wordt o.a. bepaald door de afwisseling in het straatbeeld, de aanwezigheid van groenvoorzieningen en de aanwezigheid van interessante elementen zoals zitgelegenheid, kunst en spelaanleidingen.



Bewegingsvrijheid

Bewegingsvrijheid

Het gaat hierbij om de mogelijkheden die kinderen hebben om de straat 'kris-kras' en over de volle breedte te gebruiken. In de praktijk zijn het vooral rijdende en geparkeerde auto's die de bewegingsvrijheid inperken. De score van de straat op dit onderdeel wordt o.a. bepaald door de intensiteit en snelheid van het autoverkeer, de wijze waarop het parkeren in de straat is geregeld en de aanpak van eventuele foutparkeerders.



Bespeelbaarheid

Bespeelbaarheid

Met KiSS wordt o.a. beoordeeld of de straat schoon is, welke mogelijkheden de straat biedt voor verschillende typen spel en of er in de nabijheid van de straat aparte speelplekken aanwezig zijn.

Veel van de gegevens die nodig zijn voor het invullen van de KiSS-vragenlijst zijn op eenvoudige wijze objectief te meten. Andere meetgegevens, met name binnen de onderdelen 'belevingswaarde' en 'bespeelbaarheid', zijn noodgedwongen meer subjectief van aard.

Alle meetgegevens worden vertaald in puntenscores. Die kunnen vervolgens weer worden vertaald in rapportcijfers voor elk van de zes onderzochte aspecten.

KiSS in de praktijk

De vragenlijst en de bijbehorende toelichting zijn zo opgesteld dat bewoners er zelf in hun eigen buurt mee aan de slag kunnen gaan. Maar ook voor professionals is KiSS een interessant en bruikbaar instrument. Veilig Verkeer Nederland heeft een mooi KiSS-werkschrift gemaakt dat ook als pdf-file beschikbaar is. Daarnaast bestaat er ook een Excel-versie van KiSS. De elektronische versies hebben o.a. als voordelen dat de scores vanzelf worden opgeteld en dat per onderdeel automatisch de 'rapportcijfers' worden berekend. Zowel de Pdf- als de Excel-versie zijn te vinden op de bij dit boekje behorende DVD. Een oudere versie van KiSS (KiSS2) is ook in het Engels beschikbaar.

De vragenlijst bevat een uitgebreide toelichting waarmee onderzoekers in principe direct aan het werk kunnen. Het is echter ook mogelijk om vooraf een speciale



KiSS training op TU Delft

training te volgen. Veilig Verkeer Nederland biedt inmiddels KiSS-trainingen aan. Informatie hierover is verkrijgbaar bij de coördinator opleiding en training vrijwilligers, op het hoofdkantoor van Veilig Verkeer Nederland. Een training verzorgd door leden van de KiSS-werkgroep behoort ook tot de mogelijkheden. Informatie hierover is op te vragen via info@urban.nl.

Behalve de vragenlijst zelf is voor het onderzoek weinig materiaal nodig. Om afstanden en snelheden in te kunnen schatten, kan het handig zijn om een rolmaat (centimeter) en een stopwatch (of eventueel een horloge met secondewijzer) mee te nemen.



KiSS training van Veilig Verkeer Nederland



In principe kan de scan door één persoon worden uitgevoerd. Maar het is praktischer – en gezelliger – om de metingen te verrichten met een kleine groep mensen. Bewoners die voor het eerst met KiSS werken, moeten per straat ongeveer een uur voor het onderzoek uittrekken. Ervaren onderzoekers hebben per straat ongeveer een halfuur nodig. De onderzoekers hoeven de straten overigens niet over de volle lengte te onderzoeken. De scan beperkt zich tot een straatgedeelte van 100 meter lengte.

KiSS is bedoeld om door volwassenen te worden ingevuld. Het is echter goed mogelijk om ook kinderen in te schakelen bij het beantwoorden van de vragen. Kinderen vinden het vaak erg leuk om op straat allerlei metingen uit te voeren. Daarnaast kan een vraaggesprek met kinderen een goede aanvulling zijn op de KiSS-metingen.

KiSS is inmiddels al op diverse plaatsen in de praktijk toegepast. Dit gebeurde o.a. in 2006 in de regio Haaglanden door deelnemers aan de Nationale Straatspeeldag. In het boekje Spelen op Straat staat een overzicht van de resultaten.

Plussen en minnen Columbusstraat

De Columbusstraat in Den Haag is een van de straten die onderzocht zijn met behulp van KiSS (en Kros). Bij de zes aspecten van KiSS zien we de volgende plus- en minpunten:

Bescherming:

- + *kinderen goed zichtbaar vanuit woningen*
- + *woonomgeving is goed verzorgd en straatverlichting past in verblijfsgebied*
- *weinig voetgangers en fietsers in zicht*
- *nauwelijks zitgelegenheid (alleen enkele privé-bankjes)*
- ± *snelheid is matig*
- + *extra oplettendheid gevraagd door markering van plaatsen waar ruimte is om over te steken*
- *lange rijen blik tussen rijbaan en trottoir, waardoor passerende automobilisten een smal blikveld hebben en kinderen en automobilisten elkaar niet goed zien*

Beloopbaarheid

- + *weinig auto- en bromfietsverkeer*
- ± *matige snelheid*
- + *extra oplettendheid gevraagd door markering van plaatsen waar ruimte is om over te steken*
- *geen goed zicht over en weer tussen kinderen en automobilisten*
- + *vrij brede trottoirs*
- ± *fietsenrekken om te voorkomen dat doorloop belemmerd wordt, maar onvoldoende*

Befietsbaarheid

- + *straat is redelijk oversteekbaar*
- ± *snelheid is matig*
- + *weinig auto- en bromfietsverkeer*
- *fietser moet dicht langs geparkeerde auto's rijden*

Bewegingsvrijheid

- *voetgangers en spelende kinderen moeten op trottoirs achter rijen blik blijven*



Columbusstraat

Straatrapport op basis van KiSS 3.0

Hieronder vindt u de puntentotalen voor de zes verschillende aspecten en het rapportcijfer (puntentotaal gedeeld door 10)

	Vraag	Puntentotaal	Rapportcijfer
Bescherming	c.7	58	5,8
Beloopbaarheid	f.6	77	7,7
Befietsbaarheid	g.7	55	5,5
	of h.6	0	0,0
Bewegingsvrijheid	i.8	15	1,5
Belevingswaarde	j.7	43	4,3
Bespeelbaarheid	k.5	37	3,7

Vul voor u het rapport verzendt naar Veilig Verkeer Nederland nog even de volgende gegevens in. (velden met een * zijn vereist)

Plaatsnaam*: Den Haag

Straatnaam*: Columbusstraat

Straatgedeelte van: bij huisnr 135

tot:

noem bijvoorbeeld zijstraten of huisnummers

Moment van meting:
 dag, datum: woensdag 10 oktober 2007

tijd (00:00): van 12:00 tot 12:30 uur

weersomstandigheden: rustig herfstweer

Contactpersoon*:
 naam*: kips / schepel

telefoon*: 06-49984840

e-mailadres*: kips@urban.nl

Belevingswaarde

- ± de inrichting van de straat is niet gevarieerd en ook niet bijzonder aantrekkelijk
- ± bomen zijn het (enige) openbaar groen
- ± bewoners drukken nauwelijks hun stempel op de woonomgeving (er zijn wel enkele geveltuintjes en interessante elementen achter het raam, maar niet veel)

Bespeelbaarheid

- ± trottoirs hebben redelijke breedte, maar ze bieden weinig mogelijkheden om te spelen
- rijbaan is ongeschikt om te spelen
- geen veilig bereikbare speelruimte in de naaste omgeving



Verhouding tot andere meetinstrumenten

Behalve KiSS bestaan er nog andere hulpmiddelen waarmee de leefbaarheid van de woonomgeving kan worden gemeten. De verschillende hulpmiddelen vullen elkaar aan wat betreft thema en schaalniveau. Hieronder zetten we de belangrijkste instrumenten op een rij.

Kinderen in Tel

(thema: welzijn; schaalniveau: gemeente)

Kinderen in Tel bundelt de gegevens over het welzijn van kinderen en jongeren in Nederlandse gemeenten (en provincies). Dit gebeurt op basis van twaalf indicatoren, gebaseerd op het Internationale Verdrag voor de Rechten van het Kind. Kinderen in Tel laat voor alle gemeenten in Nederland zien hoe het gesteld is met het welzijn van kinderen en in welke omstandigheden zij verkeren. Het doel van het onderzoek is het realiseren van gelijke rechten voor kinderen door middel van een beter, op kinderrechten gebaseerd jeugdbeleid.

Op basis van het onderzoek kunnen gemeenten onderling worden vergeleken. Omdat er sinds 2006 jaarlijks een rapport uitkomt, wordt ook duidelijk in welke gemeenten de omstandigheden verbeteren of verslechteren. Kinderen in Tel is een uitgave van het Verwey-Jonker Instituut. Meer informatie: www.kinderenintel.nl.

Fietsbalans

(thema: fietskwaliteit; schaalniveau: stad)

Fietsbalans is een meetinstrument dat sinds 2000 wordt gebruikt door de Fietsersbond om de fietskwaliteit van steden te vergelijken. De Fietsbalans beoordeelt de befietsbaarheid van steden op een tiental aspecten: directheid, comfort, aantrekkelijkheid, concurrentiepositie, fietsgebruik, verkeersveiligheid, stedelijke dichtheid, fietstevredenheid, beleid op papier en luchtkwaliteit. Het laatste aspect maakt sinds 2006 deel uit van de fietsbalans. Meer informatie: www.fietsbalans.nl.

De Gezonde Wijk

(thema: gezondheid; schaalniveau: wijk)

De Vrije Universiteit heeft in 2005 en 2006 in vier wijken in Amsterdam onderzoek gedaan naar de relatie tussen de fysieke woonomgeving en het beweeggedrag van de bewoners. De aanleiding voor dit onderzoek was dat

steeds meer mensen gezondheidsklachten hebben die samenhangen met een tekort aan lichaamsbeweging. Meer informatie: www.degezondewijk.nl.

Dradenmethode

(thema: voet- en fietsnetwerken; schaalniveau: wijk)

De door Boudewyn Bach ontwikkelde dradenmethode maakt het mogelijk om te voorspellen op welke plekken in een wijk conflicten te verwachten zijn tussen enerzijds autoverkeer en openbaar vervoer en anderzijds voetgangers en fietsers. Met behulp van 'elastische draden' tussen de herkomst (woningen) en bestemming (scholen, winkels, bushaltes en dergelijke) bepaalt Bach het netwerk van essentiële routes voor voetgangers en fietsers. Wanneer dit netwerk wordt gelegd over het netwerk van routes voor auto's en openbaar vervoer, wordt meteen duidelijk waar de conflictpunten zich bevinden.

	Schaalniveau	Centrale aspect
Kinderen in Tel	Gemeente	Kinder- en jeugdwelzijn
Fietsbalans	Stad	Fietskwaliteit
Gezonde wijk	Wijk	Gezondheid (Obesitas)
Methode Bach	Wijk	Voet- en fietsnetwerk
KiSS	Straat	Kindvriendelijkheid

Bijdrage aan kindvriendelijke straten

KiSS kan een concrete bijdragen leveren aan kindvriendelijker straten – nu én in de toekomst.

Bestaande straten

Met behulp van KiSS kan per straat concreet worden aangegeven hoe het met de kindvriendelijkheid is gesteld. Dit maakt het mogelijk om:

- de belangen van kinderen (en andere niet-gemotoriseerde straatgebruikers) krachtiger in beeld te brengen ten opzichte van de belangen van bijvoorbeeld automobilisten;
- de kindvriendelijkheid van verschillende straten met elkaar te vergelijken;
- te beoordelen of de inrichting van een straat moet worden aangepast, en zo ja op welke punten;
- te beoordelen of maatregelen die zijn genomen om de straat kindvriendelijker te maken ook werkelijk hebben geleid tot het beoogde effect.

Toekomstige straten

In zijn huidige vorm is KiSS vooral geschikt voor het beoordelen van bestaande straten. Het is echter denkbaar (en wenselijk) dat in de toekomst op basis van KiSS een instrument wordt ontwikkeld waarmee ook plannen kunnen worden beoordeeld die nog op de tekentafel liggen. Een 'KiSS-keurmerk' zou onderdeel kunnen uitmaken van een programma van eisen dat de gemeente hanteert bij het plannen van nieuwe straten en wijken. Het zou ook, tijdens de bouw van een nieuwe wijk, kunnen worden gebruikt als houvast voor toekomstige bewoners, die graag vooraf willen weten hoe kindvriendelijk hun nieuwe woonwijk zal worden.

Literatuur

- *Hoe kindvriendelijk is onze straat? (KiSS werkschrift). Complete vragenlijst, met toelichting. Uitgave: Veilig Verkeer Nederland (Huizen, 2007). Op de bijgevoegde DVD is deze publicatie twee keer terug te vinden: een niet-ingevuld exemplaar, én een exemplaar waarop de waarnemingen in de Columbusstraat in Den Haag zijn ingevuld.*
- *Tjeerd Deelstra en Eddie Kips: Een KiSS voor Childstreet, een verkenning van de kindvriendelijke straat. De eerste publicatie waarin KiSS uitgebreid wordt gepresenteerd. IIUE, Delft, 2006. Deze publicatie staat ook op de bijgevoegde DVD.*
- *Eddie Kips e.a.: Spelen op straat. Een rapportage van het verkeersveiligheidsproject 'Verkeersveilige straten voor kinderen' in opdracht van Stadsgewest Haaglanden. IIUE, Delft, 2007. Deze publicatie staat ook op de bijgevoegde DVD.*
- *KiSS3 in Excel. Zie de bijgevoegde DVD.*
- *Engelstalige KiSS2 in Excel. Zie de bijgevoegde DVD.*

KiSS, KroS en de Gezonde Wijk

De Gezonde Wijk (www.degezondewijk.nl) is een onderzoek in een viertal wijken in Amsterdam naar de relatie tussen enerzijds de gezondheid en het beweeggedrag (lopen en fietsen) van de bewoners en anderzijds de stedenbouwkundige kenmerken van de wijk. De bewoners van de onderzochte wijken hadden een vergelijkbare sociaal-economische status (SES).

Naar aanleiding van dit onderzoek zijn in augustus 2008 KiSS- en KroS-metingen gedaan in één karakteristieke straat in elk van deze vier buurten. De gebruikte formulieren zijn terug te vinden op de DVD.

Het bleek dat de onderzochte straten niet veel verschillen wat betreft de scores op het vlak van kindvriendelijkheid:

- de snelheid van het autoverkeer is vrij laag;
- de verkeersintensiteiten zijn laag;
- de loopruimte is redelijk tot groot;
- oversteken geeft weinig problemen;
- drie van de vier buurten beschikken over privé-fietsenbergingen, en in de vierde buurt staan fietsenrekken op straat om te voorkomen dat de doorloop belemmerd wordt;
- er is groen, de straten zijn schoon en vriendelijk ingericht;
- in de onmiddellijke omgeving van de onderzochte straten is speelruimte.

In de tabel zijn enkele belangrijke resultaten van de drie onderzoeken (gezonde wijk, KiSS en KroS) onder elkaar gezet. De meest opmerkelijke correlatie die naar voren komt is die tussen de BMI-scores (gezonde wijk) en de rijruimte (ruimte voor autoverkeer, KroS).

De algemene conclusie is dat Gezonde Wijk, KiSS en KroS aanvullende aspecten meten en naast elkaar waardevol zijn.



KiSS, KroS en de Gezonde Wijk				
STRAAT	1	2	3	4
Gezonde wijk				
bouwperiode	1960	1960	1900	1920
fietsdagen / week	1,3	0,9	2,9	1,5
voldoet aan NNGB	40%	40%	80%	60%
BMI-obese	21	25	8	14
KiSS3				
Bescherming	7,0	6,3	7,0	6,1
Beloopbaarheid	7,3	6,9	4,7	6,6
Befietsbaarheid	5,4	4,6	5,9	5,5
Bewegingsvrijheid	2,5	1,5	2,5	3,0
Belevingswaarde	3,0	4,5	6,5	3,5
Bespeelbaarheid	9,0	9,0	6,5	6,0
KroS				
Rijruimte (m)	7,0	7,0	4,0	3,6
Rijruimte (%)	37%	48%	22%	33%

- 1= Waterschapsstraat 57, De Punt, Osdorp
2= Johan Ammanhof 24, Suchtelen vd Haarebuurt, Osdorp
3= Andrea Bannstraat, Boerhavebuurt
4= Bremstraat 62, van der Pekbuurt



3 Verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit als randvoorwaarden

Geert Hendriks en Janneke Zomervrucht

1. Inleiding

Dankzij Duurzaam Veilig is de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom flink verbeterd. Toch zijn veel straten voor kinderen (en andere kwetsbare straatgebruikers) nog altijd niet voldoende veilig en gebruiksvriendelijk. Het Delfts Manifest, de slotverklaring van Childstreet2005, heeft handreikingen gegeven voor een integraal beleid voor een kindvriendelijke stedelijke buitenruimte. Hierop gebaseerd worden in dit hoofdstuk nieuwe verbeteringen voorgesteld om straten beter geschikt te maken voor spelen, lopen en fietsen.

2. Knelpunten en oplossingen

Duurzaam Veilig heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom. Met name de realisatie van 30 km-gebieden heeft veel winst opgeleverd. De situatie in veel woongebieden is op dit moment aanzienlijk beter dan vroeger, toen in alle straten binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 50 km/uur van kracht was. Toch zijn de veiligheid en de gebruikskwaliteit in veel woonwijken nog altijd niet optimaal. In dit hoofdstuk nemen wij drie knelpunten onder de loep:

- 30 km/uur is in verblijfsgebieden geen veilige snelheid. De kans op ongevallen is in 30 km-straten aanzienlijk groter dan in erven.
- De gebruikskwaliteit van 30 km-straten is vaak onvoldoende. Dit hangt onder andere samen met het feit dat de trottoirs in veel straten te smal zijn, of worden gebruikt als parkeerruimte, of ontbreken.
- De inrichting van 50 km-straten maakt het voor kinderen en andere kwetsbare verkeersdeelnemers niet altijd mogelijk die straten veilig te gebruiken. In veel straten ontbreekt het met name aan gescheiden fietspaden en veilige oversteekplekken.



De knelpunten (a) en (b) kunnen worden aangepakt door het aantal erven (en autovrije straten) in verblijfsgebieden te vergroten, en te zorgen voor goede, brede, autovrije trottoirs langs 30 km-straten. Knelpunt (c) kan worden aangepakt door als eis te stellen dat 50 km-straten moeten worden voorzien van gescheiden fietspaden en veilige oversteekplekken.

In het onderstaande worden de knelpunten toegelicht en de voorgestelde oplossingen nader uitgewerkt.



3. Erven

Bij de invoering van Duurzaam Veilig is veel nadruk gelegd op de realisatie van 30 km-gebieden. In het landelijk convenant Duurzaam Veilig was vastgelegd dat iedere gemeente vóór eind 2001 50% van de verblijfsgebieden als 30km-gebied moest hebben ingericht. Die aandacht voor 30 km-straten is ten koste gegaan van het (woon)erf. Nieuwe erven werden nog maar weinig aangelegd en meer dan eens werden bestaande erven veranderd in 30 km-straten.

Voor de veiligheid en leefbaarheid van verblijfsgebieden is dit geen gunstige ontwikkeling geweest. Ten opzichte van 30 km-straten hebben erven namelijk een aantal grote voordelen:

3.1 Objectieve veiligheid

In (woon)erven dient stapvoets te worden gereden, d.w.z. maximaal 15 km/uur. Dit betekent dat de kans op botsingen en de kans op zware ongevallen veel kleiner is dan in 30 km-straten:

- Een auto heeft veel meer kans om tijdig te stoppen. Bij 15 km/uur kan een auto binnen 5 meter stilstaan. Bij 30 km/uur bedraagt de stopafstand 13 meter (tabel 1).
- Ook voetgangers en spelende kinderen hebben meer mogelijkheden om een botsing te vermijden. Een auto die met 15 km/uur op je afkomt, is langer binnen gehoorsafstand dan een auto die 30 km/uur rijdt en geeft je twee keer zoveel tijd om uit te wijken.
- En wanneer het dan toch nog fout zou gaan, zal de 'klap' in een (woon)erf meestal minder hard aankomen. Bij een botsing tussen een voetganger en een auto die 15 km/uur rijdt, is er 1% kans dat de voetganger overlijdt. Als de auto 30 km/uur rijdt, is deze kans 5 a 10% (tabel 2).

Bovenstaande drie verschijnselen versterken elkaar.



Tabel 1. Stopafstand van auto's bij diverse snelheden

Snelheid	15 km/uur	30 km/uur	50 km/uur
Reactieweg	4 m	8 m	14 m
Remafstand	1 m	5 m	14 m
Stopafstand	5 m	13 m	28 m

Bron: Spelen op straat, 2007 / folder Rij met je hart (Ministerie V&W)

Tabel 2. Kans dat een voetganger overlijdt bij een botsing met een auto

Botssnelheid	15 km/uur	30 km/uur	50 km/uur
Kans op overlijden	1%	5-10%	50%

Bron: Ashton & Mackay in Spelen op straat, 2007/ folder Rij met je hart (Ministerie V&W)

3.2 Beleving van snelheid

Kwetsbare straatgebruikers, zoals kinderen en ouderen, ervaren een bepaalde objectieve snelheid heel anders dan automobilisten. Voor een automobilist is 30 km/uur gevoelsmatig heel langzaam, voor een kind al onmogelijk hard (tabel 3). Om verblijfsgebieden echt geschikt te maken als speel- en ontmoetingsplek, is het belangrijk dat de snelheid van het verkeer past bij de belevingswereld van de mensen die in het gebied verblijven. 15 km/uur is hiervoor een redelijke snelheid.

Tabel 3. Beleving van snelheid

Objectieve snelheid	Beleving door automobilist	Beleving door 12-jarig kind
15 km/uur	'Heel langzaam, ik sta bijna stil'	'Gewone snelheid op de fiets'
30 km/uur	'Langzaam'	'Onmogelijk hard, zo snel kan ik niet fietsen'
50 km/uur	'Gewoon'	'Een andere wereld, gevaar, heel voorzichtig zijn'

Naar: Spelen op straat, 2007

3.3 Gebruikskwaliteit en verblijfswaarde

In 2006 is voor het eerst het meetinstrument KiSS toegepast, o.a. door deelnemers aan de Nationale Straatspeeldag van Veilig Verkeer Nederland . Landelijk zijn 44 straten met verschillende snelheidsregimes aan een KiSS-meting onderworpen: 11 erven, 17 straten met een maximumsnelheid van 30 km/uur en 16 straten met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De erven blijken op vrijwel alle punten het beste te scoren (afbeelding 1).

Afbeelding 1.

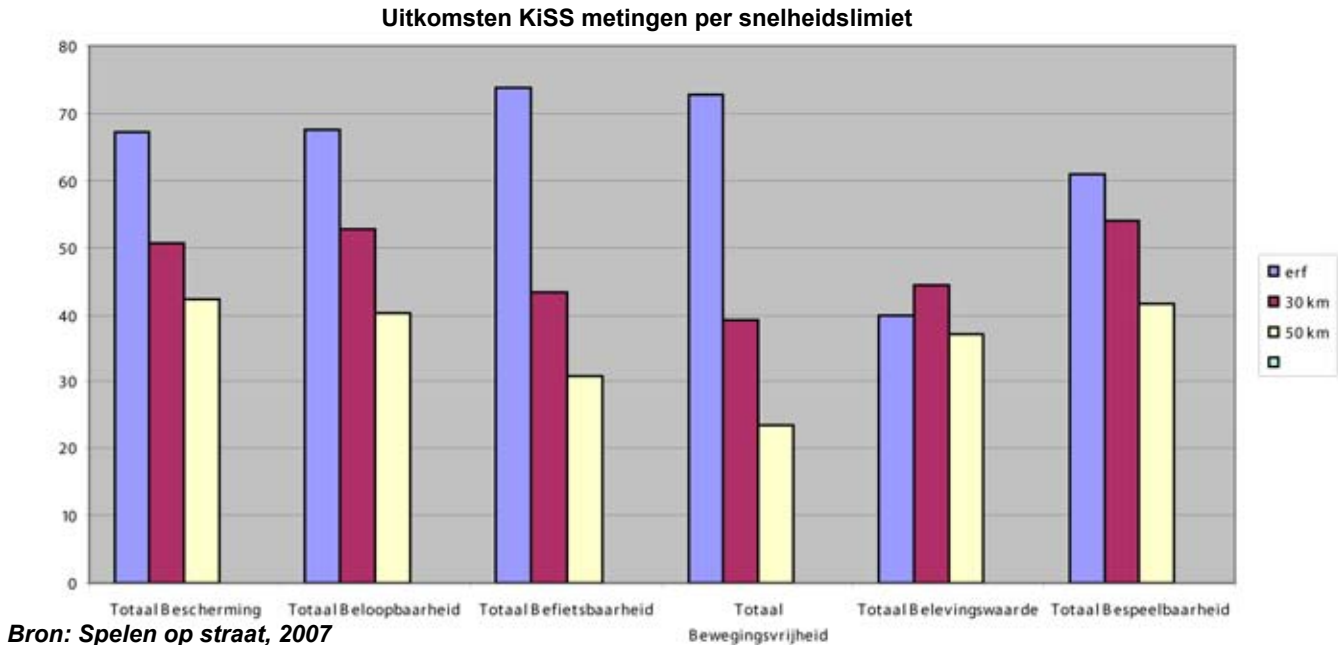
3.4 Regelgeving

Een groot voordeel van erven is dat de verkeersregels zijn aangepast aan de ontmoetingsfunctie van de straat. De wettelijke maximumsnelheid is ‘stapvoets’, oftewel de snelheid van een paard dat stapt, wat door jurisprudentie gelijkgesteld is aan maximaal 15 km/uur. Lopen en spelen over de volle breedte van de straat is uitdrukkelijk toegestaan, zij het dat doorgang verleend moet worden aan het rijverkeer. Auto's mogen alleen op aangegeven plekken parkeren.

Alle genoemde voordelen van erven gelden uiteraard in versterkte mate voor autovrije straten. Die zijn nóg veiliger en bieden nóg meer ruimte voor ongestoorde verblijfsactiviteiten.

3.5 Conclusie

De conclusie is dat de verblijfsfunctie van verblijfsgebieden in een erf veel beter tot haar recht komt dan in 30 km-straten. Erven zijn veiliger, de gebruikskwaliteit is hoger en de regelgeving ondersteunt de verblijfsactiviteiten. Het verdient dan ook aanbeveling om in verblijfsgebieden veel meer variatie aan te brengen dan nu meestal het geval is.



Erven en autovrije straten verdienen de voorkeur boven 30 km-straten, tenzij de verkeersintensiteit zo hoog is dat het erfkarakter onmogelijk tot zijn recht kan komen.

4. Trottoirs in 30 km-straten

In veel 30 km-straten is de rijbaan geen veilige en aantrekkelijke plek om te verblijven. Om de verblijfsfunctie toch zo goed mogelijk tot haar recht te laten komen, zijn goede trottoirs in 30 km-straten onmisbaar. Daar kunnen kinderen veilig spelen en kunnen volwassenen elkaar ontmoeten. Die trottoirs moeten uiteraard wel voldoende ruimte bieden. In het ASVV wordt een voorkeursbreedte genoemd van minimaal 2 meter (waarbij vernauwingen over korte afstanden aanvaardbaar worden geacht).

Door een aantal samenvallende ontwikkelingen wordt het trottoir momenteel in kwalitatieve en kwantitatieve zin bedreigd:

- In de regelgeving van Duurzaam Veilig zijn geen nadrukkelijke eisen opgenomen met betrekking tot het ontwerp en de afmetingen van trottoirs.
- De toenemende parkeerdruk leidt ertoe dat trottoirs worden versmald of gedeeltelijk worden gebruikt als parkeerplek.

- De stedenbouwkundige mode van 'kamerbreed bestraten' heeft geleid tot erfachtige 30 km-straten, zonder formeel trottoir. Voor voetgangers en spelende kinderen is dit een zeer ongewenste situatie: zij hebben niet het formele recht op het gebruik van de hele straat (zoals in erven), maar beschikken ook niet over een veilige 'eigen' plek (zoals in een 30 km-sstraat met trottoir). En dit terwijl de maximumsnelheid in 30 km-straten twee keer zo hoog is als in een erf. Het is er continu opletten geblazen.

Een herwaardering van het trottoir in 30 km-straten is dan ook dringend nodig. Om 30 km-straten voor voetgangers en spelende kinderen veilig en leefbaar te maken, zijn goede trottoirs noodzakelijk: aan beide zijden van de straat, minimaal 2 meter breed, en zonder foutgeparkeerde auto's op de stoep. Als er in een straat binnen een verblijfsgebied geen ruimte is om goede trottoirs te realiseren, of als de aanleg van trottoirs ongewenst is gezien het stedenbouwkundige karakter van de straat, is die straat niet geschikt als 30 km-sstraat. De enige manier om recht te doen aan de verblijfsfunctie van zo'n straat is deze in te richten en aan te wijzen als erf.



Een brede stoep nodigt uit tot spelen



Grotere kinderen gebruiken de hele straat

5. Veiligheid in 50 km-straten

Straten met een maximumsnelheid van 50 km/uur zijn zelf meestal niet erg geschikt voor verblijfsactiviteiten. Door de intensiteit en de snelheid van het autoverkeer, en de daarmee gepaard gaande overlast (lawaai, luchtvervuiling) zijn deze straten voor kinderen en andere kwetsbare straatgebruikers in het algemeen geen aantrekkelijke plekken om te verblijven. Toch maken kwetsbare verkeersdeelnemers vaak intensief gebruik van 50 km-straten: ofwel omdat hun woning of bestemming aan zo'n straat ligt, ofwel omdat zij zich via een 50 km-straat verplaatsen in stad of dorp.

De veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers is dus ook in 50 km-straten een belangrijke voorwaarde. In de praktijk is die veiligheid echter lang niet altijd gewaarborgd. In veel straten ontbreekt het met name aan aparte fietspaden.

Volgens het ASVV worden 50 km-straten bij voorkeur voorzien van gescheiden fietspaden. Vanuit het oogpunt van kwetsbare verkeersdeelnemers gezien, is dit uitgangspunt eigenlijk te zwak. Wanneer fietsende kinderen de rijbaan moeten delen met autoverkeer dat 50 km/uur rijdt, is sprake van een onaanvaardbaar veiligheidsrisico.

Op dit moment beschikken lang niet alle 50 km-straten over de genoemde voorzieningen. Een KROS-meting in



Fietspad langs 50 km-weg, verhoogde oversteek over zijstraat

de regio Haaglanden (zie hoofdstuk 4) wees bijvoorbeeld uit dat slechts 48% van de 50 km-straten beschikte over een gescheiden fietspad. 4% was voorzien van een fietsstrook, en 48% van de onderzochte 50 km-straten had geen fietspad en ook geen fietsstrook.

De aanwezigheid van gescheiden fietspaden en veilige oversteekplekken (met 30 km-drempels of -plateaus) moet ons inziens een harde inrichtingseis zijn voor 50 km-straten. Als de aanleg van deze voorzieningen om wat voor reden dan ook niet mogelijk is, is de straat niet geschikt als 50 km-straat. De veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers moet dan prioriteit krijgen boven de snelle doorstroming van het autoverkeer en de maximumsnelheid moet worden verlaagd naar 30 km/uur.

31



Fietspad in 50 km-sstraat



Zebra op 50 km-sstraat



Veel voorkomende 'tunnel' van auto's



Trottoir onbruikbaar, loze ruimte op straat

6. Conclusie

Duurzaam Veilig heeft belangrijke positieve gevolgen gehad voor de veiligheid en leefbaarheid van de bebouwde kom. Toch krijgen de verblijfsactiviteiten (spelen, elkaar ontmoeten) en de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers in de praktijk nog onvoldoende prioriteit. Wij stellen daarom voor om duidelijker eisen te stellen aan de verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit van 30 km-straten en 50 km-straten. Uitgangspunt moet daarbij zijn dat de belangen van kwetsbare verkeersdeelnemers binnen de bebouwde kom prioriteit hebben boven de doorstroming en de ruimtebehoefte van het autoverkeer.

Wij doen de volgende aanbevelingen:

- 50 km-straten moeten altijd worden voorzien van gescheiden fietspaden en veilige oversteekplaatsen (met 30 km-drempels of -plateaus). Als het niet mogelijk is om deze voorzieningen aan te leggen (bijvoorbeeld omdat de ruimte daarvoor ontbreekt), is de straat ongeschikt als 50 km-sstraat. De maximumsnelheid moet in dat geval worden verlaagd naar 30 km/uur.
- 30 km-straten moeten altijd beschikken over goede trottoirs: aan beide zijden van de straat, minimaal 2 meter breed, en zonder foutgeparkeerde auto's op de stoep. Als de realisatie van goede trottoirs in een straat niet mogelijk of wenselijk is

(bijvoorbeeld wegens ruimtegebrek of stedenbouwkundige overwegingen), is die straat niet geschikt als 30 km-sstraat. De enige manier om recht te doen aan de verblijfsfunctie van zo'n straat is deze in te richten en aan te wijzen als erf.

Wanneer de verkeersintensiteit in de straat het toelaat, verdient het in het algemeen de voorkeur een straat aan te wijzen als erf (of als autovrije straat). Erven zijn veiliger, de gebruikskwaliteit is hoger en de regelgeving ondersteunt de verblijfsactiviteiten.



Spelen op straat

Literatuur

- *Verkeren in verblijfsgebieden* (NVVC, 2008). Zomervrucht, Hendriks en Schepel.
- *30 km/uur is niet veilig genoeg voor leefbare straten*. Presentatie op de Verkeerskundige werkdagen 2007. Zomervrucht, Schepel, de Wit (CROW, 2007)
- *Spelen op straat*. Rapportage verkeersveiligheidsproject 'Verkeersveilige straten voor kinderen'. In opdracht van het Stadsgebied Haaglanden uitgevoerd door het International Institute for the Urban Environment (IIUE). Delft, 2007 (www.urban.nl).
- *SOS voor Spelen op straat* (publieksversie van 'Spelen op Straat'). Veilig Verkeer Nederland, 2007. Als pdf te downloaden via www.veiligverkeernederland.nl (klik op: service, handleidingen).
- *KiSS 3.0: Hoe kindvriendelijk is deze straat?* Veilig Verkeer Nederland, 2007. Als pdf te downloaden via www.veiligverkeernederland.nl (klik op: zelf in actie, straat-speeldag, onze straat).
- *Een KiSS voor Childstreet*. Een verkenning van de kindvriendelijke straat. Uitgave: IIUE. Delft, 2006 (www.urban.nl).
- *Netwerkdokument Ruimte voor de Jeugd*. Ruimte voor de Jeugd, 2005 (www.ruimtevoordejeugd.nl).

Hoe gevaarlijk is de straat?

De angst voor een verkeersongeval is reëel, maar tegelijk is enige relativering op zijn plaats. Ten eerste vallen er thuis, in de privésfeer, ongeveer drie keer zoveel gewonden als in het verkeer. En ten tweede is het een illusie te denken dat je een kind kunt laten opgroeien zonder risico's.

Risicocijfers (alle leeftijden)

RIVM-gegevens op het internet (www.rivm.nl/vtv/object_document/o4544n18632.html) geven inzicht in de verschillende oorzaken van verwonding en overlijden. De tabel geeft een overzicht van het aantal medische behandelingen wegens letsel en het aantal mensen dat is overleden als gevolg van ongelukken en geweld. De tabel geeft het gemiddeld aantal gevallen per jaar in Nederland, gemeten in de periode 1999-2003:

Type	Medisch behandeld (*1000)	%	Dood	%
Privé (thuis)	730	37	2300	45
Sport	780	39	12	-
Arbeid	160	8	83	2
Verkeer	260	13	1000	20
Zelfbeschadiging			1500	29
Geweld			200	4
Totaal	2000		5100	

Uit de tabel blijkt dat privé- en sportongevallen verreweg de meeste gewonden opleveren. De invloed van het verkeer is vele malen kleiner. Het verkeer leidt wel tot veel meer dodelijke slachtoffers dan geweldsdelicten. Dit terwijl veel mensen het gevoel hebben dat sociale onveiligheid een groter probleem is dan verkeersonveiligheid.

Leren omgaan met risico's

Opgroeien zonder risico's is een illusie. Kinderen leren letterlijk door vallen en opstaan. Streven naar 100% veiligheid zou betekenen dat een kind vastgebonden moet blijven aan zijn stoel of aan de hand van de ouder. Dat levert op korte termijn wellicht veiligheid op, maar op langere termijn is het resultaat een kind dat achterblijft in de ontwikkeling, geen weet heeft van de wereld om zich heen en later - alsnog - in zeven sloten tegelijk loopt. Denk bijvoorbeeld aan kinderen die dagelijks met de auto naar school worden gebracht. Dat lijkt reuze veilig, tot de dag dat ze naar het voortgezet onderwijs gaan, uiteraard zelfstandig en op de fiets, maar met bitter weinig praktijkervaring in het verkeer. De eerdere bescherming leidt dan alsnog tot extra risico. Beter af zijn de kinderen die van jongs af aan de gelegenheid krijgen om zelf actief ervaring op te doen in het verkeer, eerst aan de hand van de ouder en later stap voor stap steeds zelfstandiger.

4 KROS: KinderRuimte Op Straat

Eddie Kips, Steven Schepel en Janneke Zomervrucht

Een onderzoek naar veilige ruimte voor kinderen op straat.

Inleiding

Dit onderzoek is een eerste aanzet tot kwantitatieve typologische analyse van straten in Haaglanden, vanuit het perspectief van kinderen. Om zo'n analyse te kunnen maken, is als aanvulling op KiSS een eenvoudig instrument ontwikkeld. Met dit meetinstrument proberen we een representatief beeld te verkrijgen van de aanwezigheid van veilige kinderruimte op straat:

- In welke mate komen de drie typologische snelheids-categorieën (max. 50 km/uur, max. 30 km/uur en stapvoets / erf) in de bebouwde kom voor?
- In welke mate zijn binnen deze drie categorieën de voor kinderen essentiële ruimte en infrastructurele voorzieningen aanwezig? Hierbij kan gedacht worden aan voldoende trottoirruimte in 30 km-verblijfsstraten en de aanwezigheid van fietspaden op 50 km-wegen.

Dit beperkte onderzoek is een *aanvulling* op het bepalen van de kindvriendelijkheid volgens de KiSS methode, geen vervanging.¹⁾ Overigens is het onderzoek niet alleen relevant voor kinderen, maar voor iedereen die gebruikmaakt van de straat. Immers: een kindvriendelijke straat zal meestal een straat zijn die voor *iedereen* vriendelijk is.

Doel van het onderzoek

Ruimte is schaars. Als we ervoor willen zorgen dat straten geschikt zijn voor voetgangers en fietsers, is voldoende loop- en fietsruimte een eerste voorwaarde. In het Delft Manifest (zie hoofdstuk 1) zijn de volgende uitgangspunten genoemd:

- Bij een maximumsnelheid van 50 km/uur is het noodzakelijk om voetgangers én fietsers van het autoverkeer te scheiden. Iedere verkeerssoort vraagt aparte verkeersruimte van een redelijke breedte.
- Bij een maximumsnelheid van 30 km/uur kunnen fiets en auto samen gebruikmaken van dezelfde verkeersruimte. Voor voetgangers moeten wel aparte trottoirs van redelijke breedte aanwezig zijn.
- Een (woon)erf is een straat die over de volle breedte geschikt is om te lopen en te spelen. Voetgangers, fietsers en auto's kunnen dus gebruikmaken van dezelfde ruimte.

Met dit onderzoek willen we een beeld krijgen van de situatie binnen de bebouwde kom in Haaglanden. Welk percentage van de straten is erf? Zijn binnen 30 km-gebieden overal voldoende trottoirs? Zijn 50 km-straten voorzien van fietspaden? Kortom, het doel van dit onderzoek is om representatieve gegevens voor Haaglanden

35



Wandelen op de rijbaan, Noordeinde -Delft



Foutparkeren

te verkrijgen over de ruimte voor kinderen op straat. Aanvullend worden andere aspecten onderzocht, zoals de mate waarin foutparkeren voorkomt en de beschikbaarheid van parkeervoorzieningen voor fietsen op straat.

Let wel: in dit onderzoek wordt alleen de breedte gemeenten van de aanwezige voet- en fietsvoorzieningen. Er is meer onderzoek nodig (zoals KiSS) om te bepalen in hoeverre de straten werkelijk aantrekkelijk en veilig zijn. Zijn er voldoende mogelijkheden om veilig over te steken? Is de straat aantrekkelijk om te lopen en te spelen? En is de feitelijke snelheid in overeenstemming met de officiële snelheidslimiet?

De steekproef: aantal en selectie van de meetplekken

Om een redelijk beeld te krijgen van de situatie in Haaglanden als geheel is gekozen voor een steekproef van minimaal 50 straten binnen de bebouwde kom.

Voor de bepaling van de meetlocaties is gebruikgemaakt van de gehele coördinaten van de Rijks Driehoeks (RD) meting. Dit systeem wordt toegepast op de kaarten van de Topografische Dienst (stafkaarten) en ook op de website www.waarneming.nl.

Haaglanden heeft een oppervlakte van 400 km². Een bemonstering op de gehele coördinaten (bijvoorbeeld: X=82, Y= 454), waarbij de gridlijnen op 1 km afstand van elkaar lopen, levert circa 400 meetpunten op. Een

deel van deze meetpunten valt buiten de bebouwde kom (en is voor ons onderzoek dus niet relevant), maar het overblijvende aantal meetpunten binnen de kom zou nog altijd veel meer dan 50 bedragen: te veel voor onze steekproef.

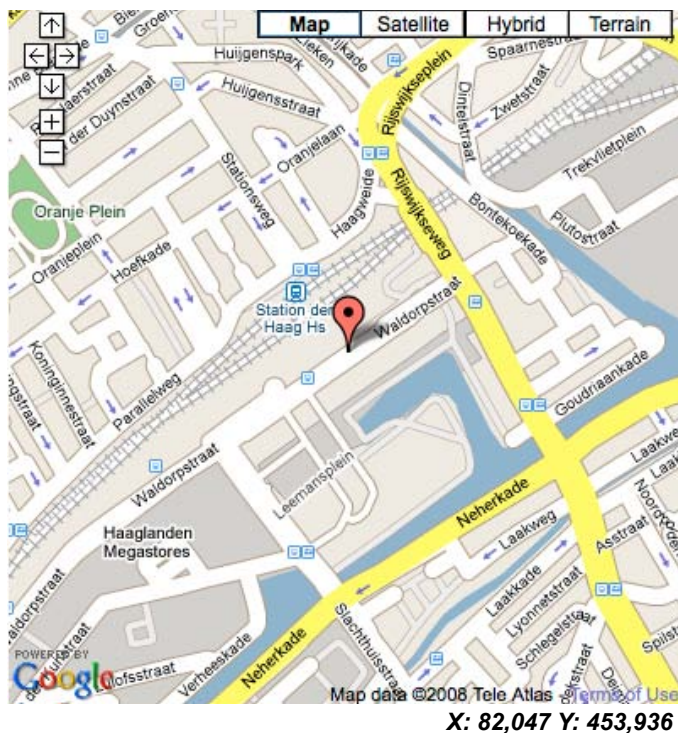
Als we elke 2 km meten (even getallen, zoals de locatie hierboven) komen we uit op 100 meetpunten, waarvan er naar verwachting minder dan 50 binnen de bebouwde kom liggen. Dit aantal meetpunten zou te klein zijn.

Wij hebben daarom gekozen voor een maasstructuur van 200 meetpunten, met naar verwachting 50 tot 100 bruikbare meetpunten binnen de kom. Om de selectie van locaties zo gebalanceerd mogelijk te doen zijn, hebben we naast de locaties met zowel een even X- als Y-coördinaat ook de locaties geselecteerd met zowel een oneven X- als Y-coördinaat. De meetpunten liggen dan niet 1 km, maar ongeveer 1,4 km hemelsbreed van elkaar.

Vervolgens zijn nadere beperkingen aangebracht.

- Allereerst hebben we ons uiteraard beperkt tot locaties die binnen de bebouwde kom liggen.
- Vervolgens moest de RD-locatie een positie op straat opleveren. Daarvoor is gebruikgemaakt van de website [waarneming.nl](http://www.waarneming.nl). Vanaf de RD-coördinaat werd de straat geselecteerd die hemelsbreed het meest nabij was, waarbij we als eis stelden dat de straat niet verder dan 200 meter van de coördinaat verwijderd mocht zijn.





onderdeel zijn van belangrijke voet- en/of fietsroutes. Het gaat daarbij om routes naar scholen, winkels en andere voorzieningen binnen de wijk, maar ook om verbinderoutes tussen wijken.

Bij een selectie op basis van postcode zouden deze belangrijke straten grotendeels buiten de steekproef vallen.

- Omdat het bij dit onderzoek gaat om de relatie tussen voet, fiets en auto, stelden we ook als eis dat de straat toegankelijk moest zijn voor voetgangers, fietsers én auto's.

Deze selectie leverde uiteindelijk 70 meetpunten op. De in het bovenstaande beschreven selectie van de meetpunten wordt geïllustreerd op het kaartje (op de DVD) van de omgeving van RD-coördinaten $X=82$, $Y=454$, nabij station HS in Den Haag. De cirkeltjes zijn de uiteindelijke meetpunten, de rechthoeken de punten die afvielen. Het in dit hoofdstuk opgenomen kaartje van waardening.nl toont de geselecteerde meetlocatie Waldorpstraat in de buurt van $X=82$, $Y=454$.

Discussie over de opzet van de steekproef

Een alternatief voor onze geografische bemonstering is een selectie van meetpunten met behulp van het postcodeboek, op basis van adressen. Dichtbevolkte buurten zouden dan meer meetpunten krijgen. Dat is op zich een voordeel. Maar er is ook een nadeel. Er zijn immers straten die weinig of geen huisnummers hebben, maar wél

De metingen

Per locatie is een beperkt aantal metingen verricht. Het meetformulier, de toelichting en de meetresultaten zijn opgenomen op de DVD die bij deze publicatie is gevoegd. De meetgegevens zijn opgenomen in een Excel-file.

De meeste metingen zijn verricht in de zomer van 2007. Daarnaast zijn op drie dagen (3 oktober 2007,



10 oktober 2007 en 7 mei 2008) gecombineerde KROS-metingen en KiSS-metingen verricht.

Van alle 70 straten zijn systematisch foto's gemaakt, circa 8 foto's per straat. Ook deze foto's zijn opgenomen op de DVD. Uiteindelijk waren 9 meetdagen nodig voor het veldwerk.

Spreiding van de metingen over Haaglanden

De volgende tabel toont de spreiding van de metingen over de gemeenten in Haaglanden. Aan weerszijden van de kolom met het aantal metingen per gemeente (# Met) staan kolommen die aangeven welk percentage van de Haaglandse bevolking in elke gemeente woont (%Inw) en welk percentage van de metingen in elke gemeente is verricht (%Met).

Uit de tabel blijkt dat de spreiding van het inwonertal en van de metingen niet geheel overeenkomt. Zo heeft Den Haag 48% van de inwoners van Haaglanden, terwijl in deze gemeente slechts 44% van de metingen is verricht. De afwijkingen zijn echter vrij beperkt; de steekproef geeft dan ook een redelijk evenwichtig beeld.

Bevindingen, conclusies en aanbevelingen

Straattypen in de bebouwde kom

VMAX	50 km/ uur	30 km/ uur	erf	totaal
Aantal straten	23	39	8	70
% straten	33%	56%	11%	100%

Het meest voorkomende type straat in de bebouwde kom in Haaglanden is inmiddels de 30 km-sstraat. 50 km/ uur is dus niet meer de meest gebruikelijke snelheid in de bebouwde kom. 67% van de meetpunten ligt binnen een verblijfsgebied (30 km/uur of erf). Het valt te verwachten dat dit spoort met verhoudingen in weglengte binnen de bebouwde kom. Woonerven komen in alle bezochte gemeentes voor en beslaan in Haaglanden ongeveer 10% van de totale straatlengte.

Aanwezigheid van fietsvoorziening op 50 km-straten

Optie	#	%
Fietspad	11	48%
Fietsstrook	1	4%
Geen fietsvoorziening	11	48%
Totaal	23	100

Gemeente	Code	Inw. (*1000)	Opp (km2)	Dichtheid (inw / km2)	% Inw	# Met.	% Met.
Den Haag	DG	472	83	5711	48	31	44
Zoetermeer	ZR	116	35	3316	12	10	14
Westland	WD	98	80	1225	10	10	14
Delft	DT	95	23	4095	10	9	13
Leidschendam - Voorburg	LV	74	33	2249	8	4	6
Rijswijk	RK	47	14	3373	5	2	3
Pijnacker - Nootdorp	PN	40	38	1059	4	1	1
Wassenaar	WR	26	52	503	3	3	4
Midden Delfland	MD	17	47	359	2	0	0
Totaal		985	405	2500	100	70	100



Bijna de helft van de 50 km-straten heeft nog geen enkele fietsvoorziening, terwijl als ontwerprichtlijn geldt dat 50 km-straten moeten beschikken over vrijliggende fietspaden. Hier is een belangrijke kwaliteitsslag te maken, essentieel voor een veilig gebruik van deze straten door kinderen. Behendige fietsers kunnen zich meestal nog wel redden als zij de rijweg moeten delen met snelrijdend verkeer. Maar kinderen, ouderen en gehandicapten kunnen dat niet. De afwezigheid van vrijliggende fietspaden is voor hen een onoverkomelijk probleem. Het is dus van groot belang dat de ontwerprichtlijn in praktijk wordt gebracht, zodat voor de gehele groep fietsers een veilige plaats op de straat ontstaat.

Er zijn twee opties:

1. Waar het qua ruimte mogelijk is, worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Zo nodig wordt hiervoor par-

keerruimte opgeofferd: veiligheid heeft een hogere prioriteit dan parkeergelegenheid.

2. Als de ruimte echt ontoereikend is voor de aanleg van vrijliggende fietspaden, blijft er geen andere mogelijkheid over dan de straat in te richten als 30 km-verblijfsstraat, voorzien van de nodige snelheidsremmende maatregelen.

Fietsstroken op 50 km-straten worden, over het algemeen, ontraden omdat de fietser geen oogcontact kan hebben met achteropkomend verkeer, fietsstroken te vaak als tijdelijke parkeerstrook worden gebruikt en fietsstroken bij langsparkeren gevaarlijk zijn vanwege openstaande portieren – een gevaar dat des te groter is in combinatie met het snelrijdend verkeer.



Het aantal verkeersslachtoffers binnen de bebouwde kom, met name onder kwetsbare verkeersdeelnemers op 50 km-straten, noodzaakt tot keuze uit bovengenoemde opties.

Typering van de fietspaden

Van de fiets- en (brom)fietspaden kent de helft éénrichtingsverkeer en de andere helft tweerichtingsverkeer.

De éénrichtingspaden hebben een breedte van 200 tot 250 centimeter en zijn in alle gevallen verboden voor brommers (dus: brommers op de rijbaan).

Van de paden met tweerichtingsverkeer is de helft fietspad (brommer op de rijbaan) en de andere helft fiets-/bromfietspad (waarbij fietsers en bromfietsers dus hetzelfde pad moeten gebruiken).

Trottoirruimte in 30 km-straten

Bij de beoordeling van de trottoirruimte is gebruikgemaakt van de criteria die in KiSS3 worden gebruikt om de aspecten Beloopbaarheid en Bespeelbaarheid te beoordelen. De richtlijn breedte voor trottoirs is zo gekozen dat kinderwagens, rolstoelen en rollators, even-



als twee personen naast elkaar (ouder met kind aan de hand, of twee personen gearmd ter ondersteuning) voldoende ruimte hebben, en niet de straat op hoeven. De straten worden over een lengte van 100 meter beoordeeld. Op dit straatgedeelte worden de minimale breedte en de gemiddelde breedte van het trottoir gemeten.

Wanneer het trottoir *op enig punt* smaller is dan 100 cm, wordt dit als onaanvaardbaar aangemerkt. Wanneer de *gemiddelde* breedte van het trottoir minder is dan 200 centimeter, wordt dit als onvoldoende aangemerkt.

Doorgang (min)	<1 m (min)	>1 m (min)	>1 m (min)	>1 m (min)	>1 m (min)
Breedte (gem)		1 -2 m (gem)	2-3 m (gem)	3-4 m (gem)	> 4m (gem)
%	23%	19%	45%	12%	1%



Uit de tabel blijkt dat in de KROS-meting in 23% van de onderzochte straten de minimale breedte van het trottoir minder was dan 100 centimeter. Bij 19% van de straten is de minimale doorgangsruijnte weliswaar voldoende (1 meter of meer), maar is de gemiddelde breedte minder dan 2 meter. In totaal scoort dus 42% van de onderzochte trottoirs onaanvaardbaar, dan wel onvoldoende.

Een kleine meerderheid ($45 + 12 + 1 = 58\%$) van de straten heeft over de gehele lengte minstens 1 meter doorgangsruijnte en is daarnaast gemiddeld minstens 2 meter breed. Deze straten scoren volgens de criteria van KiSS dus goed wat betreft het aspect Beloopbaarheid.

Slechts 13 % van de trottoirs in verblijfsgebieden is zo ruim (gemiddeld minstens 3 meter breed) dat ze goed scoren op basis van de ruimtelijke criteria van KiSS voor Bespeelbaarheid.

Wanneer de trottoirs niet breed genoeg zijn, zijn er weer twee opties:

- 1. Het trottoir verbreden zodat het voldoet aan de criteria.
- 2. De straat herinrichten als erf. Het autoverkeer is dan te gast en rijdt met bijpassende stapvoetse snelheid, zodat kinderen over de volle breedte van de straat kunnen spelen.



Gemiddelde ruimtetoedeling in de bebouwde kom

Onderstaande tabel geeft de ruimtetoedeling van de onderzochte straten, verdeeld over voetgangers, auto-parkeren en rijden. In de tabel zijn de horizontale totalen niet 100%. De totalen per straat kunnen groter zijn dan 100% wanneer sprake is van dubbelruimtegebruik (bijvoorbeeld als een bepaald gedeelte van de straat zowel kan worden gebruikt om te parkeren als om te rijden). Anderzijds kan het totaal voor een straat soms ook kleiner zijn dan 100% (bijvoorbeeld als de straat beschikt over groenstroken: die tellen niet mee als loop-, rij- of parkeerruimte).

VMAX	Loop-ruimte (FTP)	Parkeer-ruimte (PKP)	Rij-ruimte (DVP)	Totaal
50 km/uur	19%	12%	43%	74%
30 km/uur	28%	24%	43%	95%

Wat vooral opvalt is dat in 30 km-straten (verblijfsstraten!) bijna de helft (43%) van de straatruimte wordt gereserveerd voor rijdende auto's. Van de totale straatruimte is slechts 28% beschikbaar voor de eigenlijke functie 'verblijven': beloopbare ruimte voor mensen op straat.

Voor al stille straten (minder dan 10 motorvoertuigen per 10 minuten) is het jammer dat het middengedeelte van de straat vaak niet bruikbaar is als verblijfsruimte. Dit probleem doet zich bijvoorbeeld voor wanneer het



middengedeelte van het trottoir wordt gescheiden door tweezijdig langsparkeren. Die middenruimte gaat nu verloren, maar zou bij een andere inrichting beter benut kunnen worden.

In het onderzoek is ook breedte van de openbare grond bepaald. Hierbij zijn groenstroken tot een maximum van 3 meter per strook meegerekend. De straat, en dus ook de openbare grond, is in 50 km-straten gemiddeld veel breder (21 meter) dan in 30 km-straten (14 meter). De breedte van de trottoirs is in 50 km-straten en 30 km-straten ongeveer gelijk.

Diverse problemen in 30 km-gebieden

In de 39 onderzochte 30 km-straten kwamen wij nog de volgende problemen tegen:

- In 21% van de straten ontbreken snelheidsbeperkende elementen, zoals drempels of asverschuivingen.
- In 23% van de straten is sprake van foutgeparkeerde auto's.
- In 95% van de straten ontbreekt een uitnodigende fietsparkeervoorziening.

Fietsen langs geparkeerde auto's

	% straten
30 km	27 van de 39 straten = 70%
50 km	7 van de 23 straten = 30 %

Voor al in 50 km-straten is het zeer gevaarlijk wanneer fietsers over een fietsstrook direct langs geparkeerde auto's moeten rijden. Als de fietser moet uitwijken voor een portier dat plotseling wordt opengeslagen, komt hij immers terecht tussen het snelrijdende autoverkeer.



Deze gevaarlijke situatie doet zich voor in 30% van de onderzochte 50 km-straten en in 70% van de onderzochte 30 km-straten.

In 50 km-straten is de aanleg van vrijliggende fietspaden een oplossing.

Aanzet tot een kwantitatieve kindvriendelijke typologie van straten

Op grond van bovenstaande metingen zijn wij gekomen tot een indeling van de onderzochte straten. De eerdere indeling in 50 km/uur (33%), 30 km/uur (56%) en erf (11%) is daartoe verder verfijnd. Hierbij zijn de 50 km-straten onderverdeeld naar de aanwezigheid van fietsvoorzieningen en de 30 km-straten naar de breedte van het trottoir. Dat geeft de volgende indeling vanuit het perspectief van gebruiksmogelijkheden van kinderen:

Type	code	%
Erf	ERF	11
30 km/uur met ruim trottoir	30A	32
30 km/uur met minimaal trottoir	30B	11
30 km/uur zonder voldoende trottoir	30C	13
50 km/uur met fietspad	50A	16
50 km/uur met fietsstrook	50B	1
50 km/uur zonder fietsvoorziening	50C	16
TOTAAL		100%

Een nadere verfijning van de typologie kan gerealiseerd worden bij systematisch KiSS-onderzoek waarbij het vooral interessant is om tot een nader onderscheid te komen van straten in verblijfsgebieden.

1) Eerder is al geopperd om ook metingen over ruimtegebruik aan KiSS toe te voegen [Een Kiss voor Childstreet, blz 77] en in het verslagrapport [Spelen op straat, blz 21] zijn eerste metingen gepresenteerd.

Literatuur

Alle documentatie van dit onderzoek is te vinden op de bijgaande DVD.

5 KROS in stedenbouwkundige context

Michiel Dol en Martijn Kramer

De KROS-toets (zie hoofdstuk 4) richt zich op het verkrijgen van een overzicht van de aanwezigheid van de veilige kinderruimte op straat in Haaglanden. De KROS-toets resulteert in een aanzet tot een kwantitatieve typologie van straten.

De resultaten van de 70 getoetste straten zijn verbonden aan stedenbouwkundige typologieën. Doel hiervan is om inzicht te verschaffen in de aanwezigheid van veilige kinderruimte in verschillende stedenbouwkundige contexten. De gehanteerde stedenbouwkundige typologie is de typologie van de zes woonmilieus, die door het Ministerie van VROM gebruikt wordt in het woonbeleid.

Twee woonmilieus kenmerken zich door een bundeling van vele functies en een bijzondere ruimtelijke kwaliteit. Allerlei functies op het gebied van wonen, werken, recreatie, voorzieningen en cultuur zijn in deze woonmilieus te vinden. Het woonmilieu *Centrum Stedelijk* omvat de centra van grote en middelgrote steden (zoals Zoetermeer, Den Haag en Delft) en het woonmilieu *Centrum Dorps* omvat de centra van kleinere steden en dorpen (zoals Nootdorp, Naaldwijk en Pijnacker).

Twee andere woonmilieus zijn typisch stedelijke wijken. Ze kenmerken zich door hoge bebouwingsdichtheid en er zijn drukke ontsluitingswegen. Naast het wonen komen er ook veel andere functies voor zoals winkels en bedrijven. Het woonmilieu *Buiten Centrum vooroorlogs*

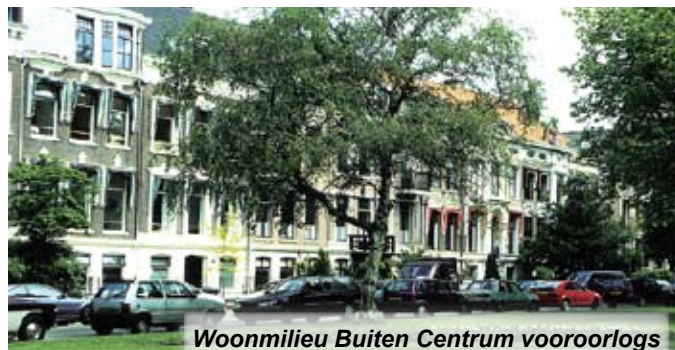


Woonmilieu Centrum Dorps

omvat de vooroorlogse stadsuitbreidingen, deze wijken liggen vaak dichtbij het centrum van de stad. Met name in Den Haag komt dit milieu veel voor (bijvoorbeeld Bezuidenhout, Statenkwartier en Laakkwartier), maar ook een wijk als het Westerkwartier in Delft behoort tot dit woonmilieu.



Woonmilieu Centrum Stedelijk



Woonmilieu Buiten Centrum vooroorlogs



Woonmilieu Buiten Centrum naoorlogs

Het woonmilieu *Buiten Centrum naoorlogs* omvat de omvangrijke woonwijken die met name in de wederopbouwperiode op enige afstand van de stedelijke centra gebouwd zijn. Dit zijn wijken met hoogbouw in de vorm van flats en wijken met portieketagewoningen. Voorbeelden zijn Voorhof in Delft, Meerzicht in Zoetermeer en Den Haag Zuidwest.

44

Vervolgens kent het woonbeleid het woonmilieu *Groen Stedelijk*. In dit woonmilieu vallen de (oude en nieuwe) uitbreidingen aan de randen van steden en dorpen. In het Groen Stedelijke woonmilieu bevindt zich zo'n 50% van de Nederlandse woningen. Kenmerkend voor dit woonmilieu zijn de eengezinswoningen met een tuin, maar vaak is ook enige hoogbouw aanwezig. Denk in Haaglanden aan veel buurten in de Westlandse kernen en aan wijken als Rokkeveen in Zoetermeer en Houtwijk in Den Haag. Ook de VINEX wijken (zoals Ypenburg, Oosterheem en Emerald) vallen onder dit type woonmilieu.



Woonmilieu Groen Stedelijk

Het laatste woonmilieu in het woonbeleid is *Landelijk Wonen*. Hieronder vallen vrijstaande woningen in groene gebieden. Denk hierbij aan woningen in villawijken en op het platteland, aan woningen die vrij in het landschap staan (boerderijen e.d.) en aan landgoederen.



Woonmilieu Landelijk Wonen

Onderstaande tabel geeft in aantallen en percentages weer in welke woonmilieus de getoetste straten vallen. Door het aangeven van de kwantitatieve typologie van straten in deze tabel is te zien in welke mate ze voorkomen in de afzonderlijke woonmilieus.

Vanwege het kleine aantal getoetste straten zijn de straten in de woonmilieus Centrum Stedelijk, Centrum Dorps en Landelijk Wonen, straten in industriegebieden en bijzondere omgevingen zoals parken of gezondheidsinstellingen binnen de categorie ‘Overig’ opgenomen in deze tabel.

	Buiten centrum vooroorlogs	Buiten centrum naoorlogs	Groen stedelijk	Overig	Totaal
totaal aantal getoetste straten	12	15	28	15	70
percentage van totaal aantal getoetste straten	17%	21%	40%	21%	100%
aantal woonerven (ERF)	1	1	4	2	8
percentage woonerven (ERF)	8%	7%	14%	13%	11%
aantal 30 km-straten met redelijke trottoirs (30A)	4	5	11		20
percentage 30 km-straten met redelijke trottoirs (30A)	33%	33%	39%	0%	29%
aantal overige 30 km-straten (30B&C)	3	3	9	4	19
percentage overige 30 km-straten (30B&C)	25%	20%	32%	27%	27%
aantal 50 km-straten met fietspaden (50A)	2	5	1	3	11
percentage 50 km-straten met fietspaden (50A)	17%	33%	4%	20%	16%
aantal overige 50 km-straten (50B&C)	2	1	3	6	12
percentage overige 50 km-straten (50B&C)	17%	7%	11%	40%	17%

KROS is een aanvulling op het meer kwalitatief gerichte KISS-onderzoek. Nader kwalitatief onderzoek is nodig om te kunnen beoordelen of bepaalde aspecten van kindvriendelijkheid in specifieke woonmilieus aanwezig zijn of niet. Ruimtegebrek en verkeersdruk, maar ook aanwezigheid en bereikbaarheid van groengebieden is in alle woonmilieus verschillend. Zo'n onderzoek kan uitwijzen of in wijken in hetzelfde woonmilieu dezelfde aspecten van kindvriendelijkheid en kindonvriendelijkheid aanwezig zijn. Het werken aan een kindvriendelijke stad wordt daardoor inzichtelijker.

De KROS-toets geeft een beeld van het stratennet binnen de bebouwde kom van de gemeenten in Haaglanden. De straten zijn allereerst ingedeeld naar de maximum snelheid (erf, 30 km, resp. 50 km). Bovendien zijn de 30 km-straten nog verder onderverdeeld naar de aard van de voetgangersvoorzieningen en de 50 km-straten naar de aard van de fietsvoorzieningen. Dat levert zeven straattypen op. De grootte van de steekproef (70 straten) – gemiddeld 10 straten per straattype – is voldoende om een redelijk beeld te verkrijgen.

Verdelen we de onderzochte straten over vijf woonmilieus plus een zesde restgroep, dan ontstaat een tabel met $7 \times 6 = 42$ cellen. Dat betekent dat het aantal straten per cel veel kleiner is, gemiddeld zelfs minder dan 2 per cel. Over de meeste cellen mag dan ook geen uitspraak gedaan worden. Want als je maar één of twee straten bekijkt, dan is de kans veel te groot dat het om uitzonderlijke gevallen gaat die niet representatief zijn voor de groep als geheel. Ook over de cellen met wat grotere aantallen kunnen geen harde conclusies worden getrokken. Wel bieden ze interessante aanknopingspunten om verder over na te denken.



Groen woonerf in het centrum van Delft

Het woonmilieu Buiten centrum vooroorlogs wordt over het algemeen gekenmerkt door ruimtegebrek. Bij het ontwerp van de openbare ruimte was immers geen rekening gehouden met de geweldige groei van het autoverkeer en de huidige behoefte aan parkeerruimte. Daarom is het opmerkelijk dat meer dan de helft van de onderzochte straten valt binnen de straattypen erf, 30 km-straat met trottoirs van voldoende breedte, of 50 km-straat met fietspad(en). Daar staat tegenover dat bijna de helft van de straten niet voldoet aan redelijke eisen voor voetgangers en/of fietsers.

In het woonmilieu Buiten Centrum vooroorlogs valt op dat 33% van de onderzochte straten 30 km-straten zijn met voldoende trottoir (30A). Daarnaast is 8% als erf aangemerkt. Het is kennelijk goed mogelijk om het alom aanwezige ruimtegebrek in deze wijken te combineren met voldoende ruimte voor kinderen. Daarnaast valt op dat het percentage onveilige 50-km straten (50C) in dit milieu hoog is. Het ruimtegebrek is bij een 50 km-straat kennelijk moeilijker te combineren met veilige kindruimte dan in een 30 km-straat.



30 km straat (type 30A) in woonmilieu Buiten Centrum naoorlogs

In het woonmilieu Buiten Centrum naoorlogs, waar ruimtegebrek minder een rol speelt, valt op dat 20% van de straten in de categorie valt waar 30 km/uur mag worden gereden, terwijl er slechts minimale trottoirruimte is (30B). Gezien de beperkte ruimtedruk in dit woonmilieu is dit een verbeterpunt voor dit woonmilieu. Positief is dat de straten waar 50 km/uur mag worden gereden veelal in de categorie vallen met de meest veilige kinderruimte (50A).

In het Groen Stedelijk milieu komen veel 30 km-straten voor en daarnaast relatief de meeste erven ten opzichte van de andere woonmilieus. Opvallend hoog in dit milieu is het percentage 30 km-straten met minimale tot geen trottoirruimte. Oplossingen voor gecombineerd gebruik zoals erven kunnen de aanwezigheid van veilige kinderruimte vergroten.

Literatuur

- “Naar een architectuur van Duurzaam Wonen”,
The International Institute for the Urban Environment
i.o.v. Ministerie van VROM, DG Volkhuysvesting, 2001.



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

Inrichting Kindvriendelijke Straten

De straat is te waardevol om aan rijverkeer en geparkeerde auto's over te laten. Want een veilige en vriendelijke woonomgeving kan kinderen bescherming, bewegingsvrijheid en belevingswaarde bieden. Maar niet alleen kinderen. Kindvriendelijk is vriendelijk voor iedereen

www.crow.nl/iks

Deze website is gericht op de uitwisseling van kennis en ervaring door professionals, straatbewoners, beleidsmakers en belangenhartigers. U vindt hier praktijkvoorbeelden en actualiteiten en u kunt er van gedachten wisselen met andere geïnteresseerden. Bovendien vindt u antwoord op veelgestelde vragen.

Inrichting Kindvriendelijke Straten

www.crow.nl/iks

Sinds 2005 bestaat een kennisnetwerk IKS (Inrichting Kindvriendelijke Straten), georganiseerd door KpVV en gefaciliteerd door CROW.

Het kennisnetwerk heeft tot doel kennis en (praktijk)ervaring op het gebied van de inrichting van kindvriendelijke straten onderling uit te wisselen. Om dit te bereiken worden regelmatig bijeenkomsten georganiseerd (zie website).

Organisatie achter kennisnetwerk en website

De volgende organisatie en personen zijn verantwoordelijk voor alle initiatieven aangaande het kennisnetwerk en tevens verantwoordelijk voor de website:

Jan Knol (CROW)

Leon Lurvink (lurvink.nl)

Rob Methorst (RWS)

Steven Schepel

Wilma Slinger (KpVV)

Janneke Zomervrucht (Veilig Verkeer Nederland, tevens kerngroep lid van het Nederlandse netwerk Kindvriendelijke Steden, CFC-NL)

Rol van KpVV

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer helpt decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoersbeleid. Dit doen wij door het aanbieden van praktijkgerichte kennis en het organiseren van ontmoetingen en netwerken. Beide activiteiten ondernemen we ook voor het onderwerp 'inrichten kindvriendelijke straten'. Ons doel is beleidsmakers argumenten, voorbeelden en instrumenten in handen te geven om met dit thema aan de slag te gaan.

Rol van CROW

CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. CROW bundelt kennis, initieert en coördineert onderzoek, organiseert de financiering en draagt de verzamelde kennis uit. Op vele fronten. Voor vele belanghebbenden. CROW maakt kennis, ook op het terrein van inrichting van kindvriendelijke straten, toepasbaar voor de praktijk. Tevens treedt CROW op als functioneel en technisch beheerder van de website.

Rol van Netwerk Kindvriendelijke Steden (CFC-NL)

Het Nederlandse netwerk Kindvriendelijke Steden, dat deel uitmaakt van het wereldwijde netwerk Child Friendly Cities, wil gemeenten stimuleren tot een kindvriendelijk beleid op het gebied van openbare ruimte, door samenwerking tussen ruimtelijke ordening, stedenbouw, verkeer en vervoer en jeugdbeleid.

Uitgangspunt van het netwerk is:

De straat is te belangrijk om aan rijverkeer en geparkeerde auto's over te laten. Want een veilige en vriendelijke woonomgeving kan kinderen bescherming, bewegingsvrijheid en belevingswaarde bieden. Maar niet alleen kinderen. Kindvriendelijk is vriendelijk voor iedereen.

6 Kindvriendelijke straten in het onderwijs

Clarine van Oel

Bouwkunde vanuit kinderperspectief

Bij het ontwerpen van een nieuwe locatie of de herinrichting van een wijk zijn er vele, soms tegenstrijdige belangen, waardoor de aandacht voor het perspectief van een kind er doorgaans bij inschiet. Ook in de opleiding tot bouwkundig ingenieur is er weinig tot geen aandacht voor kindvriendelijke wijken. Na de middelbare schooltijd begint voor studenten een nieuw leven en kinderen zijn doorgaans randverschijnselen binnen de wereld zoals die zich aan studenten ontvouwt. Juist tijdens hun opleiding leren studenten vanuit een concept te ontwerpen en zelden zal dat spontaan het concept van een kindvriendelijke wijk zijn. Toch zijn het ook studenten Bouwkunde die later een belangrijke rol gaan spelen in de inrichting van wijken. Studenten Real Estate & Housing krijgen na hun afstuderen vaak een baan als projectontwikkelaar, projectadviseur, of een managementfunctie bij bijvoorbeeld een woningcorporatie.

In dit boek is elders ruim aandacht besteed aan het belang van gezonde wijken (zie hoofdstuk 20), en de rol die zelfstandige mobiliteit van kinderen speelt bij het tegengaan van het overgewicht (hoofdstuk 21). Om de trend te keren dat kinderen op steeds latere leeftijd zelfstandige mobiliteit verwerven en steeds meer binnen spelen, is het belangrijk dat studenten al tijdens hun studie leren nadenken over de positie van kinderen.

Een kindvriendelijke wijk is niet een wijk waar kinderen de ruimte delen met auto's, zoals een projectontwikkelaar had bedacht. Natuurlijk kunnen kinderen overdag spelen op een parkeerplaats, waar 's avonds auto's staan. Maar wat doen die kinderen dan in het weekend en in de vakantie? Het motto van Childstreet 2005 (en van Child Friendly Cities) was (is): 'A city friendly to children, is a city friendly to all'. Als een buurt zo kan

worden ingericht dat kinderen daar zonder gevaar kunnen spelen, ervaren bewoners die buurt als meer leefbaar. Leefbaarheid is tegenwoordig een belangrijk thema in de politiek. Juist in achterstandswijken waar leefbaarheid een issue is, wonen verhoudingsgewijs veel kinderen met overgewicht.

In 2007 heb ik bij de afdeling Real Estate & Housing van de faculteit Bouwkunde een begin gemaakt met onderzoek naar kindvriendelijke wijken. Dit onderzoek concentreert zich vooralsnog op de gemeente Delft. In dit onderzoek werk ik samen met studenten Bouwkunde; op die manier komt het perspectief van kinderen ook uitdrukkelijk aan de orde in het onderwijs. Een belangrijke stap is gezet door Mascha Reek, die als afstudeeronderzoek een pilotstudie heeft gedaan naar de fysieke omgevingskenmerken die bijdragen aan gezond beweeggedrag van kinderen in Delft. Op de dvd is het nieuwsitem te zien dat door Info TV is gemaakt bij de start van dit project. Met dit afstudeeronderzoek is de basis gelegd voor onderzoek naar de kwaliteit van de *buurt als verblijfsruimte* voor kinderen.

In het najaar van 2008 is met een groep studenten voor het eerst een leeronderzoek gedaan naar het ontwerp van een KindLint® voor de gemeente Delft. Eén van de doelen van dit leeronderzoek is dat studenten leren om een gemotiveerd advies uit te brengen over een veilige en aantrekkelijke verkeersroute voor kinderen. De achterliggende gedachte is dat kinderen hierdoor eerder zelfstandige mobiliteit verwerven en gestimuleerd worden om meer tijd buiten op straat door te brengen. Dit project wordt in dit hoofdstuk nader toegelicht.

KindLint in Delft

De gemeente Delft wil graag een kindvriendelijke stad zijn en heeft een reputatie hoog te houden. Zo was Delft de gemeente die het woonerf heeft uitgevonden. Nu loopt Delft voorop in de aanleg van KindLinten. Een KindLint is een loop- of fietsroute die samen met kinderen is uitgedacht. Het is een voor kinderen herkenbare route om van A naar B te komen, dus bijvoorbeeld van school naar het zwembad (zie ook figuur 1). In Delft is inmiddels een loop-KindLint aangelegd in de wijk Voorrijshoorn. Een tweede KindLint is een fietsroute door de wijk de Voorhof naar het zwembad Kerkpolder. Tijd dus om voorbereidingen te treffen voor een derde KindLint.

Kindvriendelijke straten als leeronderzoek

Samen met de gemeente Delft (vakteam mobiliteit) zijn er vijf wijken geselecteerd die in aanmerking komen voor een derde KindLint. Vijf groepen studenten hebben in zeven weken tijd een offerte gemaakt voor een KindLint in de door hen uitgekozen wijk. Het gemotiveerde ontwerp is mondeling gepresenteerd aan een jury, in competitie met de andere vier groepen. De jury bestond uit deskundigen van de gemeente Delft en de TU. De prijsuitreiking vond plaats door de wethouder van ruimtelijke ordening, mobiliteit, wijkzaken en stadsbeheer, mw. Anne Koning. Bij de beoordeling is gelet op de mate waarin het ontwerp voldoet aan de kwaliteitsaspecten zoals die door de Gemeente Delft en SOAB zijn ontwikkeld (zie figuur 2).



Figuur 1. Een KindLint verbindt voor kinderen bestemmingen op een speelse en veilige manier

De opdracht voor de studenten

De opdracht was om aan de hand van een wijkscan een concept loop- en een concept fietslint te maken. Eén van beide concepten moesten de studenten vervolgens - met behulp van een onderzoek met onder andere de Kids Street Scan (KiSS3.0) en GPS, samen met kinderen uit groep 7 van een basisschool in de wijk - uitwerken tot een definitief ontwerp. Daarbij konden de studenten gebruik maken van het onderzoeksprotocol dat eerder samen met Mascha Reek was ontwikkeld voor de pilot in de Poptahof en de Wippolder. Het ontwerp van het KindLint diende binnen de begroting van €50.000 blijven. Het winnende ontwerp zal door de gemeente Delft in samenspraak met de betreffende studenten verder worden uitgewerkt en gerealiseerd.



Kwaliteitsaspecten van het Kindlint

- Verkeersveiligheid
- Sociale veiligheid
- Aantrekkelijkheid
- Herkenbaarheid
- Onderhoud en beheer
- Communicatie
- Educatie



Figuur 2. Kwaliteitseisen KindLint zoals vastgesteld door de Gemeente Delft en SOAB

Het winnende ontwerp: een VelosPad in de wijk de Wippolder

Het winnende ontwerp is het plan voor een VelosPad in de wijk Wippolder. De presentatie van dit VelosPad is opgenomen op de dvd. Op de dvd staat verder het adviesrapport en de offerte aan de gemeente Delft. Bij de eindpresentatie hoorde ook een poster waarop het ontwerp is beschreven. Deze poster bestaat uit twee delen, het definitieve ontwerp (zie figuur 3) en een overzicht van de wijkscan en de drie eerste concepten (figuur 4).

Sociale samenhang en veiligheid

Omdat KindLint een merknaam is en er is gekozen voor een fietslint, hebben de studenten hun ontwerp VelosPad genoemd. Velos staat voor Veilig En Leuk Op Straat en is bovendien het Franse woord voor fiets.

Over het algemeen kozen de studenten ervoor om een fietslint uit te werken. Alle groepen hebben met kinderen uit groep 7 en soms ook groep 8 een workshop gehouden. Uit die workshops bleek dat kinderen van deze leeftijd zelfs voor heel korte afstanden de fiets nemen. Voor de wijk de Wippolder vinden de studenten het bovendien belangrijk dat er een verbinding wordt gelegd tussen de twee buurten. In figuur 3 is te zien dat de wijk door de gebouwen van de Technische Universiteit in tweeën wordt verdeeld. In de Wippolder zijn twee scholen, waarvan er één een buurtschool is en de andere een regionale functie heeft.

Het Wippolder-team vond het belangrijk om beide delen van de wijk met elkaar te verbinden. Beide scholen liggen in het noordoostelijke deel van de Wippolder en de studenten wilden dat kinderen die niet vlak bij school wonen, ook zelfstandig naar school en naar vrienden kunnen gaan. Omdat een redelijk groot deel van de kinderen in de wijk in de binnenstad naar school gaat, is er ook gezorgd voor verbindingen met de binnenstad.



- Professorenbuurt**
- Pauwmolen**
- Wippolder zuid**
- Wippolder noord**
- TU-noord**
- Zeeheldenbuurt**
- Koningsveldbuurt**
- Delftzicht**

Figuur 5. Buurten

Stadtbibliothek
Rathausstr. 1
10117 Berlin
Tel. 030 250 2000



Conclusions

- Lange route ca. 9 km;
- Circa 10 minuten fietsen;
- Verbindingsmogelijkheid met de Bovenstad en IJsselkan;
- Ontvang voor de inrichting van het pad in samenwerking met de kinderrecreatie wijk;
- Om het pad aantrekkelijker te maken kunnen voorzieningen zoals een crossfit station of klimwand opgenomen worden;
- Samenwerking met de kindertaxiacties van Wijkpolder

Studienleiter:
 Adalbert Hagemann
 Werner Lurmann
 Günter Wernicke
 Christian Witten
 Stefan von Zastrow

Telefon:
 030 203 2232

Grootste wijk, minst aantal inwoners door de TU campus en bedrijventereinen. Studentenwijk. Prognose groei: + 40%. Aandeel kinderen daalt percentageel, maar stijgt absoluut met 300 kinderen

Grootste wijk, minst aantal inwoners door de TU campus en bedrijventereinen. Studentenwijk. Prognose groei: + 40%. Aandeel kinderen daalt percentageel, maar stijgt absoluut met 300 kinderen



Use anytime in class!

The image shows an aerial photograph of a city area with several colored overlays. A large grey area is in the center, surrounded by various colored regions: yellow, red, green, blue, and purple. These colors likely represent different land use zones or planning areas.



Wat zijn gevaarlijke kruispunten? Waar liggen speelplaatsen? Om deze en andere vragen te beantwoorden, is een wijkscan gemaakt.

Wat zijn gevaarlijke kruispunten? Waar liggen speelplaatsen? Om deze en andere vragen te beantwoorden, is een wijkscan gemaakt.



Op dinsdag 30/10 workshop 'Comen's Mussusschool met groep 7 en 8 routes in kaart gebracht, gevraagd gezamenlijke wegen en knooppunten in te tekenen. Gevraagd of ze alleen naar school mogen, enz.

Op dinsdag 30/10 workshop 'Comen's Mussusschool met groep 7 en 8 routes in kaart gebracht, gevraagd gezamenlijke wegen en knooppunten in te tekenen. Gevraagd of ze alleen naar school mogen, enz.



De 3 conceptenwerpen: links, midden, rechts; uitwendig

rechts loopt. Het middelste ontwerp is verder

Figuur 4

Aantrekkelijkheid

Een sterk punt van het Wippolder-team was dat zij niet alleen met de gemeente, de school en de kinderen hebben overlegd, maar hun conceptontwerpen ook hebben voorgelegd aan ouders die betrokken zijn bij de kinderactieraad. Dit heeft zeker bijgedragen aan aanpassingen die zij hebben gemaakt in de verdere uitwerking van het eerste concept.

Aanvankelijk leunde het concept erg op de stedenbouwkundige structuur, maar het team heeft het op verschillende punten op een overtuigende manier aangepast. Een van de belangrijkste inzichten was dat lange rechte stukken voor kinderen minder aantrekkelijk zijn. Daarom is er waar mogelijk gezocht naar een route die door de wijk heen kruist. Uit de gesprekken met de kinderen tijdens de workshop en met leden van de kinderactieraad kwam naar voren dat omfietsen voor kinderen geen probleem is, als de route maar aantrekkelijk is. Ook in een andere groep kwam naar voren dat in deze leeftijdsgroep een kind dat alleen naar school mag, liever een rustige omweg neemt, dan langs een drukke hoofdweg fietst. De uiteindelijke route loopt ook langs speelplekken die de kinderen leuk vinden.

Verkeersveiligheid

Omwille van de verkeersveiligheid is meer gebruik gemaakt van 30 km-wegen en zijn enkele gevaarlijke punten vermeden. Waar omzeilen niet mogelijk was, is naar oplossingen gezocht. Deze punten zijn te zien op de poster. De voorgestelde oplossing is eveneens te zien in de uitvergrotingen. Deze groep wilde geen extra verkeerslichten, maar stelde bijvoorbeeld voor om in een aantal situaties de automobilisten alerter te maken door het aanbrengen van waarschuwingsstrepen die trillingen veroorzaken. In het uiteindelijke ontwerp is ook een rotonde ontweken die de kinderen niet overzichtelijk vinden. Ook in een andere wijk gaven kinderen aan dat ze een bepaalde rotonde liever uit de weg gaan. Voor de gemeente Delft was dit een tamelijk onverwacht resultaat, waar nog verder naar zal worden gekeken.

Herkenbaarheid & educatie

Een aantal studenten was van mening dat het KindLint in Delft beter herkenbaar zou moeten worden gemaakt. Alle groepen leggen veel nadruk op het gebruik van borden en andere vormen van markering (gekleurd asfalt, reflectoren, LEDschildjes in de weg of op ooghoogte langs de route). Verschillende groepen kozen voor een vorm van markering die de aandacht bij de weg houdt. Voor een fietslint vonden zij dit erg belangrijk voor de verkeersveiligheid.

Het Wippolder-team stelde een combinatie van twee borden voor: het Velospad-bord en daaronder een bord dat een overzicht geeft van de route en mogelijke bestemmingen. Een idee dat de gemeente erg waardeerde, is om daarbij ook tips te geven over verkeerssituaties en verkeersveiligheid.

Onderhoud & Beheer

Aandachtspunt blijft het aspect onderhoud en beheer. De studenten geven aan dat de kinderactieraad graag betrokken wil worden bij het project en met de gemeente wil samenwerken op het gebied van onderhoud en beheer van speelplekken.

Communicatie

Communicatie is een lastig punt. De meeste groepen bevelen aan om niet alleen voorlichting te geven, maar ook inspraak te organiseren om te zorgen dat kinderen en ouders zich voldoende betrokken voelen. Vaak wordt voorgesteld om de kinderen zelf een beeldkenmerk te laten ontwerpen. Het binnenstadteam heeft voorgesteld om in nauwe stegen of langs blinde muren de route te markeren met door de kinderen zelf beschilderde panelen, zodat het hun 'eigen' route wordt.

Evaluatie

Al met al heeft het Wippolder-team een goede en gestructureerde offerte geschreven, waarin de route helder in beeld is gebracht. De analyse van de knelpunten is volledig en de geboden oplossingen zijn duidelijk. Natuurlijk zijn er een aantal haken en ogen bij een offerte van studenten. Zo moet er nog nader worden gekeken naar de voorrangsregeling en de markering bij een oversteekplek. Dat neemt niet weg dat de studenten met hun ontwerp duidelijk hebben gemaakt verschillende buurten met elkaar te willen verbinden en ook hebben gezocht naar de relaties met de omliggende wijken. De gemeente waardeerde ook de suggestie om educatieve tips op te nemen in de route. Ook door de andere groepen studenten zijn suggesties gedaan waar de gemeente Delft goed mee uit de voeten kan.

Voor studenten biedt een dergelijk project veel kansen. Studenten leren naar een buurt te kijken vanuit het perspectief van kinderen en blijken met verfrissende en creatieve ideeën te komen. Tijdens het project waren er vrijwel wekelijks presentaties en vond er ook een tussen-tijdse advisering plaats door medewerkers van het vakteam mobiliteit van de gemeente. Voor studenten was dit erg waardevol, omdat bleek dat een aantal groepen de neiging had om vooral scholen met elkaar te willen verbinden en daar dan op bijgestuurd kon worden. Door de wekelijkse presentaties konden studenten ook van elkaar leren. De studenten in dit project hebben verschillende vooropleidingen, en dat pakt in een leeronderzoek als dit goed uit.

Zo was er in de Tanthof-West groep ervaring met het analyseren van de beleving van de ruimtelijke structuur volgens de methode van Lynch met behulp van routes, barrières, districten, knooppunten en oriëntatiepunten. Daar kunnen anderen weer van leren. Bovendien sloten deze studenten onverwacht goed aan bij de benadering van Mascha Reek, die in haar afstudeeronderzoek enkele observatieschalen heeft ontwikkeld die ook op deze theorie zijn gebaseerd. De gegevens die door de studenten zijn verzameld, zullen nog worden aangevuld met beoordelingen van fysieke buurtkenmerken op basis van deze observatieschalen. Daarmee dragen zij verder bij aan de kennis over de relatie tussen gezond beweeggedrag en fysieke buurtkenmerken.

Literatuur

- Kevin Lynch, *The Image of the city*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1960.
- www.kindlint.nl

Masterclass Kids

Sinds 2008 organiseert de NHTV een masterclass KidS, Kinderen in de Stad, in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland, KpVV, Jantje Beton, CROW en VNG. Een 'product' van het lectoraat verkeer en stedenbouw van de NHTV en CROW. Het lectoraat, dat als doel heeft om de integratie tussen verkeer en stedenbouw te verbeteren, heeft ondermeer het onderwerp kinderen gekozen om dit doel te benaderen.

Kinderen zijn voor de leefbaarheid van de stad van vitaal belang. Maar zolang kinderen verdrongen worden uit het openbaar gebied door onder meer de rijdende en stilstaande auto, wordt het voor kinderen steeds moeilijker een speelplek te vinden. Veel ouders kiezen door hun kinderen voor een nieuwe woonomgeving aan de rand of buiten de stad, wat het draagvlak voor stedelijke voorzieningen onder druk zet. Hoogste tijd om dit onderwerp te behandelen en om erover na te denken.

De masterclass is een tweedaagse (post-hbo) cursus voor professionals, van buurtwerker tot stedenbouwkundige, waarin verschillende onderwerpen behandeld worden. Waaronder: zelfstan-

digheid van kinderen, de meerwaarde van kinderen voor de openbare ruimte en andersom, veel praktische voorbeelden uit binnen- en buitenland, hoe maak je beleid voor kinderen en hoe om te gaan met kinderopparticipatie.

Naast deze lezingen verkennen de deelnemers in een excursie verschillende gebieden die (bedoeld of onbedoeld) kindvriendelijk of juist kindonvriendelijk zijn. Voor één van deze kindonvriendelijke plekken wordt door de deelnemers een nieuw kindvriendelijk ontwerp gemaakt. Hoe ga je om met parkeerdruk en hoe maak je een kindvriendelijke ruimte?

Voor meer info over de (volgende) masterclass KidS: www.verkeerenstedenbouw.nl



ONTWERP



'Mijn wens is dat ze zachter rijden in de Bavelse laan'

7 Op weg naar Duurzaam Kindvriendelijke straten

Arjan Breider en Eddie Kips

1. Inleiding

In 1995 werd het startschot gegeven voor 'Duurzaam Veilig'. Sindsdien is de term 'wegencategorisering' ingebed in de Nederlandse samenleving. Er is de afgelopen dertien jaren veel nagedacht over Duurzaam Veilig en wegcategorisering. In die jaren is ook veel bereikt. We hebben geleerd welke maatregelen het beste effect op de verkeersveiligheid hebben¹. Duurzaam Veilig heeft het verkeer ook weer menselijk gemaakt; niet alleen de infrastructuur, maar ook gedrag, educatie en handhaving zijn belangrijk.

Duurzaam Veilig is de afgelopen jaren 'volwassen' geworden. Letterlijk, want zijn we niet het *kind* vergeten? We willen dat kinderen zelfstandiger aan het verkeer deelnemen, maar zijn de principes van Duurzaam Veilig wel *begrijpelijk* voor kinderen? Andersom: zijn wij in staat om de eisen van kinderen toe te passen en zo een kindvriendelijke stad te creëren?

Tijd om de principes onder de loep te nemen! Welke principes van Duurzaam Veilig zijn voor kinderen toepasbaar en welke niet? Bij deze toetsing maken we gebruik van het *Childstreet* concept. We beperken ons tot straten en wegen binnen de bebouwde kom waar door kinderen wordt gespeeld, gelopen en gefietst. Tenslotte geven we een aanzet richting 'Duurzaam Kindvriendelijke straten'.

2. Een korte terugblik

Startprogramma Duurzaam Veilig

Eind 1997 hebben de samenwerkende overheden hun handtekening gezet onder het 'Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer'². In het startprogramma waren in dit verband de volgende ambities opgenomen:

- het wegennet wordt ingedeeld in verkeersaders en verblijfsgebieden;
- binnen de bebouwde kom worden de 30 km/uur-gebieden uitgebreid (50% van de daarvoor in aanmerking komende straten is binnen 5 jaar ingericht als 30 km/uur-straat);
- voorrang op rotondes wordt geüniformeerd (deze

ambitie is nooit van de grond gekomen);

- bromfietzers rijden (over het algemeen) binnen de bebouwde kom op de rijbaan;
- de regel 'voorrang van rechts' wordt uitgebreid: ook fietsers van rechts dienen voorrang te krijgen;
- politiehandhaving wordt verbeterd door regionale samenwerking;
- het Rijk organiseert grootschalige voorlichtingscampagnes; op scholen vinden educatieve activiteiten plaats.

Binnen het startprogramma worden kinderen niet als aparte doelgroep genoemd. Het startprogramma spreekt over verkeerseducatie op (basis)scholen, maar dit wordt niet nader gespecificeerd.

Tweede fase Duurzaam Veilig

In 2004 start de tweede fase van Duurzaam Veilig. Er wordt voortgeborduurd op het startprogramma. Onder meer wordt de richtlijn 'Essentiële Herkenbaarheidkenmerken (EHK)'³ ontwikkeld: een standaardisatie in de as- en kantmarkering van wegen.

In de tweede fase van Duurzaam Veilig wordt weliswaar gerept over verkeerseducatie, voorlichting en gedragsbeïnvloeding, maar nergens worden concrete maatregelen voor kinderen genoemd.

Uitrit, doorlopend trottoir of allebei?

Een mooi voorbeeld van een Duurzaam Veilige maatregel die ook goed door kinderen wordt begrepen, is de uitritconstructie. Deze wordt veelal als poort bij 30 km/uur-gebieden of woonerven gebruikt. Automobilisten vatten de situatie op als een uitrit; voor de kinderen is er sprake van een doorlopend trottoir. Feitelijk legt de situatie zichzelf uit, zonder borden of wegmarkering. Het is wel belangrijk dat de uitrit eenduidig wordt aangelegd. Door verschillende uitvoeringsvormen raken kinderen in verwarring en weten ze soms niet wie er voorrang heeft⁴.





3. Uitgangspunten Childstreet

Childstreet gaat niet uit van rij- en parkeermogelijkheden voor de automobilist maar kiest voor veilige ruimte voor het kind in de stad⁵. Door kinderen als ontwerpnorm te nemen, profiteren ook andere weggebruikers, met name (oudere) voetgangers en fietsers, in de stad van de verkeersveiligheid. *Childstreet* gaat een stap verder dan Duurzaam Veilig. Het benoemt een aantal richtlijnen voor de inrichting van straten binnen de bebouwde kom die voor kinderen en andere langzame verkeersdeelnemers van belang zijn:

- In 30 km/uur-straten moet er altijd voldoende trottoirruimte zijn.
- In 50 km/uur-straten is een gescheiden fietspad een harde eis.
- Woonerven en 30 km/uur-straten zijn qua inrichting en gebruik erg verschillend. In straten waar weinig verkeer is of waar de hoeveelheid verkeer kan worden teruggedrongen, heeft de woonerfinrichting de voorkeur. In straten waar onvermijdbaar veel verkeer is, kan beter worden gekozen voor een 30 km/uurstraat met voldoende brede trottoirs en snelheidsremmende maatregelen.

4. De aspecten van wegcategorisering onder de loep

Omdat Duurzaam Veilig vooral een infrastructureel verhaal is, worden in de tabel de belangrijkste kenmerken van wegcategorisering genoemd. In de tweede kolom is aangegeven wat die kenmerken betekenen voor kinderen.

Kenmerk	Betekenis voor kinderen
Verblijfsgebied	Voor kinderen is het lang niet altijd duidelijk welk gedrag van hen in een verblijfsgebied wordt verwacht. Waar mogen zij op de rijbaan spelen, en waar kunnen zij dat beter niet doen?
Snelheid	Snelheid is een duidelijk begrip voor kinderen, maar wordt door hen anders beleefd dan door volwassenen. Wat door een volwassene als 'langzaam' wordt ervaren, is voor een kind al 'heel hard'.
Scheiden en mengen van verkeer	Kinderen begrijpen het verschil tussen gemengd en gescheiden verkeer. Kinderen leren dat je op het fietspad of op de stoep veilig bent en dus zullen ze vaak intuïtief kiezen voor 'scheiden'. In 30 km/uur-verblijfsgebieden kiest Duurzaam Veilig bewust voor mengen van fietsers en gemotoriseerd verkeer; kinderen denken vaak dat dit <i>onveilig</i> is. Mengen is pas goed mogelijk als er ook daadwerkelijk 30 km/uur of langzamer wordt gereden; een goede weginrichting, die een lagere snelheid 'afdwingt', is dus erg belangrijk.
Verkeerstekens (o.a. borden) en markering	Kinderen begrijpen verkeerstekens en markering. Die leren ze ook op school, vooral tekens en markeringen die voor hen belangrijk zijn (op het gebied van fietsen, voorrang, oversteken, etc.).
Voorrang	Bij verkeerseducatie wordt veel aandacht besteed aan voorrangsregels, maar kinderen zijn nog steeds het meest bij voorrangsongevallen betrokken ⁶ . Vaak hebben kinderen nog problemen met de regel 'rechtdoor op dezelfde weg gaat voor' ⁷ . Ook moeten ze vaak nog leren dat je voorrang krijgt, niet neemt.
Voetpad en oversteken	Kinderen zijn vanaf het begin bekend met voetpaden, zebapaden en voetgangerslichten. Kinderen associëren een verkeerslicht veelal met <i>veiligheid</i> en noemen dit ook vaak als beste verkeersmaatregel ⁸ , terwijl bij verkeerslichten vaak ongevallen gebeuren. Kinderen verwarren zogenaamde 'kanalisatiestrepen' vaak met zebra's.

Het blijkt dat veel kenmerken van wegencategorisering *bruikbaar* zijn voor kinderen (ze hebben geleerd hoe het werkt), maar dat de kenmerken niet zijn bedacht voor kinderen (ze snappen vaak niet intuïtief wat wordt beoogd). Kinderen zijn, meer dan volwassenen, bereid om de verkeersregels op te volgen. Het is voor kinderen belangrijker dan voor volwassen weggebruikers dat de regels consequent worden toegepast.

5. Van Duurzaam Veilig naar Duurzaam Kindvriendelijk

Wat opvalt is dat de Duurzaam Veilig-gedachte vooral uitgaat van de auto, terwijl bij *Childstreet* de straten worden beschouwd vanuit de zelfstandige mobiliteit van kinderen binnen de bebouwde kom. De maximumsnelheden, rijrichtingscheidingen en verkeersmaatregelen van Duurzaam Veilig zijn direct van toepassing op het autoverkeer. Indirect profiteren kinderen hiervan, maar de uitgangspunten zijn zelden direct voor langzame verkeersdeelnemers ontworpen, laat staan voor het zorgeloos spelen op straat door kinderen.

Uit de tabel in de vorige paragraaf kunnen de volgende verbeterpunten voor kindvriendelijke straten worden afgeleid:

Inrichting:

- Verblijfsgebieden moeten nog duidelijker, consequenter en herkenbaarder worden ingericht. Voor kinderen en voor automobilisten is het belangrijk om te weten waar onbelemmerd gespeeld, gelopen en gefietst kan worden en waar men op ander verkeer moet letten. Dit neemt niet weg dat ruimtes soms bewust een bepaalde onvoorspelbaarheid mogen hebben omdat hierdoor de oplettendheid vaak juist wordt vergroot.
- Langs verkeersaders moeten gescheiden voorzieningen voor langzaam verkeer liggen; kinderen begrijpen dat ze daar relatief veilig zijn. Te smalle fietsstroken of -paden en onverwachte verspringingen zonder 'rugdekking' zijn ongewenst.
- De inrichting van de weg en de omgeving moet aansluiten op de snelheidslimiet, omdat automobilisten dan eerder bereid zijn zich aan het gewenste rijgedrag te houden.



- Bij de (her)inrichting van verblijfsstraten zou vanuit de wensen van de langzame verkeersdeelnemer (of nog nadrukkelijker: het spelende kind) geredeneerd moeten worden en niet vanuit de automobilist.
- Over het algemeen geldt binnen verblijfsgebieden de algemene voorrangsregel 'al het verkeer van rechts gaat voor'. Die regel is aan kinderen goed uit te leggen. Toch kan het in sommige gevallen gewenst zijn om de voorrang op bepaalde punten anders te regelen (belangrijke busroute, duidelijk herkenbare fietsroute, uitgang van een erf). Regel de voorrang in zulke gevallen door de aanleg van doorlopende trottoirs. Dat is, niet alleen voor kinderen, veel duidelijker dan voorrangsborden en haaietanden.
- In verblijfsgebieden zou de straatinrichting meer 'in het voordeel' van de kwetsbare verkeersdeelnemers moeten zijn. Bijvoorbeeld: voldoende oversteekmogelijkheden, voldoende zicht en voldoende ruimte voor lopen, spelen en fietsen, desnoods ten koste van een stukje parkeerruimte.

Snelheid:

- 30 km/uur is voor kinderen nog steeds een hoge snelheid. Zelf halen ze maximaal circa 15 km/uur op de fiets. Straten waar veel kinderen lopen, fietsen en spelen, lenen zich voor een lagere maximumsnelheid en de bijbehorende inrichting: het woonerf.

- In straten die niet als woonerf kunnen worden ingericht (bijvoorbeeld omdat er teveel verkeer rijdt), kan soms wel betere bescherming aan kinderen worden geboden: bijvoorbeeld door het verbeteren van het zicht of het bieden van 'oversteekhulp' (snelheidsremmende maatregelen). Het snelheidsgedrag kan ook worden beïnvloed door aan automobilisten kenbaar te maken dat men kinderen in (en op) de straat kan verwachten. Een ludieke oplossing (laat kinderen bijvoorbeeld het wegdek beschilderen!) werkt vaak beter dan een bord met een maximumsnelheid - hoewel 30 km/uur-borden vanuit het oogpunt van handhaving wel gewenst zijn.

Educatie en handhaving:

- Verkeerseducatie is en blijft belangrijk. Educatie wordt makkelijker als de regels eenvoudig en eenduidig zijn. Speciale aandacht voor 'bijzondere voorangsregels' (uitritten, rechtdoor op dezelfde weg etc.) blijft nodig.
- De verkeersregels moeten ook in verblijfsgebieden worden gehandhaafd, dus niet alleen op drukke verkeersaders.

6. Het woonerf en andere stapvoetse gebieden

Duurzaam Veilig is begonnen als een opgave om zoveel mogelijk aaneengesloten verblijfsgebieden te creëren. Het woonerf is sinds de jaren '70 de voorganger van het verblijfsgebied. Inmiddels is de 30 km/uur-straat het beeld van verblijfsgebieden gaan bepalen. Woonerven worden vaak 'omgebouwd' tot 30 km/uur-straten, maar gelukkig worden ook nog steeds nieuwe erven aangelegd. Vooral in binnensteden worden voetgangersgebieden met selectieve afsluiting (verzinkbare palen of 'pollers') voor gemotoriseerd verkeer toegepast. In sommige steden, waaronder Delft, is fietsen in het voetgangersgebied toegestaan. Voor autoverkeer dat in het voetgangersgebied wordt toegelaten, gelden verkeersregels vergelijkbaar met die van het woonerf. Dat betekent volgens de gemeente bijvoorbeeld stapvoets rijden. De erf-inrichting leent zich ook goed voor stationsgebieden en schoolomgevingen.

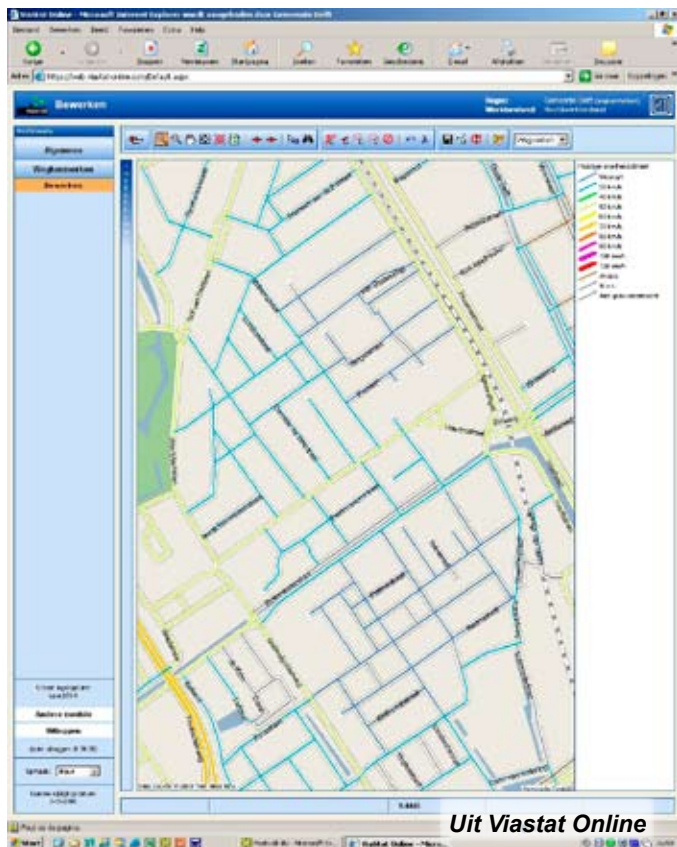


In onderstaande tabel is de onderlinge verdeling van woonerven, 30 km/uur-straten en 50 km/uur-straten weergegeven. Delft en Stadsgewest Haaglanden⁹ zijn hierbij als voorbeeld genomen.

<i>Snelheidsregime</i>	<i>% Haaglanden</i>	<i>% Delft</i>
15 km/uur (woonerf)	11%	12%
30 km/uur	56%	54%
50 km/uur	33%	34%

In Delft maken woonerven circa 12% uit van alle wegen tot en met 50 km/uur. Het grootste deel van de erven bevindt zich in de jaren '80-wijk Tanthof en in de auto-luwe binnenstad (selectief afgesloten met 'pollers'). Het aantal 30 km/uur-straten is vele malen hoger (54%). In Delft worden weinig nieuwe erven aangelegd, maar bestaande woonerven worden veelal behouden. Het woonerf is in Delft 'bedacht' en wordt als 'erfgoed' beschouwd.

Het woonerf past per definitie in de belevingswaarde van het kind: je kan en mag er zorgeloos overall op straat spelen. Dit zou voor verkeerskundigen en stedenbouwers een uitdaging kunnen zijn, zeker gezien het gebrek aan speelruimte in steden. Het woonerf is wezenlijk anders dan een erftoegangsweg. Op een erftoegangsweg worden erven ontsloten; een woonerf *is* een erf. De inrichting en de verkeersregels verschillen essentieel:



7. Conclusie en aanbevelingen voor Duurzaam Kindvriendelijke straten

Met Duurzaam Veilig is veel bereikt. Nagenoeg elke gemeente heeft een wegcategoriseringsplan vastgesteld en een groot deel van de wegen is volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht. In de gemeente Delft is bijvoorbeeld al 94% van de verblijfsgebieden Duurzaam Veilig ingericht¹⁰. Duurzaam Veilig bevat veel onderdelen die gunstig zijn voor kinderen: eenduidige verkeersregels, snelheidsremmende maatregelen en gemengd verkeer in woongebieden; fietspaden en oversteekvoorzieningen op drukke verkeerswegen. Vooral het woonerf - een bijzondere (kindvriendelijke) uitvoering van het verblijfsgebied - past uitstekend in de kindvriendelijke stad.

De conclusie die uit de terugblik kan worden getrokken, is dat Duurzaam Veilig niet specifiek is gericht op kinderen. Dit neemt niet weg dat kinderen wel kunnen profiteren van de principes van Duurzaam Veilig.

Het Delft Manifesto (2005)¹¹ pleit voor ruimte en veiligheid voor het kind in de openbare ruimte. De verkeerskundige opgave is om verblijfsgebieden zo in te richten dat kinderen hier (weten dat ze) veilig zijn. Wegcategorisering sluit hier goed op aan, maar om daadwerkelijk *Childstreets* te kunnen realiseren, is meer nodig dan dat. Een eerste aanzet is in paragraaf 4 beschreven.

Erftoegangsweg	Woonerf
• autoverkeer nadrukkelijk aanwezig • bij voorkeur gemengd verkeer • maximumsnelheid 30 km/uur • spelen en lopen op het trottoir	• autoverkeer te gast • per definitie gemengd verkeer • maximumsnelheid 15 km/uur • spelen en lopen over de volle breedte van de weg

Gezien de wezenlijke verschillen is het belangrijk om woonerven ook als een aparte categorie te zien. Uiteraard is het niet overal mogelijk om woonerven aan te leggen: bepaalde woonstraten hebben, bijvoorbeeld door hun ligging in de wijk, teveel (gemotoriseerd) verkeer te verwerken om goed als erf te kunnen functioneren. Afhankelijk van de omstandigheden dient een afweging tussen erf en erftoegangsweg te worden gemaakt.

Denk vanuit het kind

Het werkt verfrissend om bij de planning van kindvriendelijke straten eerst vanuit het kind te redeneren. In Duurzaam Veilig wordt de auto vaak als leidraad genomen. Begin met een opsomming van dingen die voor kinderen belangrijk zijn. Het resultaat is wellicht soms hetzelfde, maar vaak zal het ontwerp anders, én in het voordeel van het kind, uitpakken.

Eenheid

Herkenbare straten en verkeersregels zijn voor relatief onervaren weggebruikers als kinderen erg belangrijk. Wegbeheerders hebben soms de neiging om, weliswaar gemotiveerd, uitzonderingen te maken op bestaande richtlijnen. Dit is niet altijd in het voordeel van het kind.

Koester het woonerf

Het woonerf is een voorloper van Duurzaam Veilig binnen de bebouwde kom: het oorspronkelijke verblijfsgebied. Veelal is dit de inrichting die het beste bij de wensen van kinderen past. Het woonerf is weliswaar niet overal toepasbaar, maar in een kindvriendelijke stad is het ongewenst om het erf per definitie te vervangen door 30 km/uur-straten.

Commitment

Duurzaam Kindvriendelijke straten vereisen commitment van politici, beleidsmakers, weggebruikers, bewoners en kinderen. De eerste vraag die gesteld zou moeten worden, is: 'vinden wij echt dat de straat daadwerkelijk bedoeld is voor kinderen?'. Indien het gezamenlijke antwoord een volmondig en oprecht 'ja' is, dan is de belangrijkste stap gezet.

Van verkeerskunde naar verblijfskunde

Voor Duurzaam Kindvriendelijke straten zijn wellicht geen verkeerskundigen maar *verblijfskundigen* nodig. De *verblijfskundige*, geschoold in verkeer, stedenbouw en communicatie, kent de behoeften van kinderen en ouderen, voor wie vriendelijke verblijfsgebieden een levensvoorwaarde zijn.



“Een burgemeester van Delft en zijn dochter”
(Jan Steen): Op woonerf avant la lettre?

Literatuur

- 1 *Handboek Verkeersveiligheid*, CROW, Ede, 2008.
- 2 *Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer*, V&W, IPO, VNG, Unie van Waterschappen, Den Haag, 1997.
- 3 *Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidkenmerken van weginfrastructuur (publicatie 203)*, CROW, Ede, 2004.
- 4 *Uitritten en uitritconstructies (publicatie 228)*, CROW, Ede, 2004.
- 5 *Spelen op Straat, de kindvriendelijke straat: uitnodigend en verkeersveilig*, International Institute for the Urban Environment (IIUE), Delft, 2007.
- 6 *Viastat Online*, VIA, Vught 2008.
- 7 *Ervaring project 'Verkeersquiz Delft'*, gemeente Delft, 2005, 2006 en 2008.
- 8 *Ervaring project 'Kinderen Veiliger door Delft'*, gemeente Delft, 2005.
- 9 *Viastat Online*, VIA, Vught 2008 / *Onderzoek Kinderen Ruimte op Straat (KRoS)*, zie hoofdstuk 4.
- 10 *Viastat Online*, VIA, Vught 2008 / *Wegkenmerken+*, AVV, Rotterdam / Heerlen, 2008.
- 11 *The Delft Manifesto on a Child friendly urban Environment, Childstreet2005*, Delft, 2005.

Child perceptie

(Taeke de Jong, Childstreet2005)

Tijdens de conferentie Childstreet2005 heeft professor Taeke de Jong een presentatie verzorgd over "Child perception". Daarin werden de mobiliteitsmogelijkheden (toenemende actieradius) van kinderen van 1 tot 13 behandeld. Op basis daarvan is in het Handboek Verkeersveiligheid de volgende tabel en toelichtende tekst gemaakt.

De paper van Taeke de Jong staat op de DVD.

Kinderen.

Voor al in de directe woonomgeving is er aandacht nodig voor kinderen: zij moeten zich de verschillende vaardigheden die nodig zijn voor verkeersdeelname nog eigen maken. Dit betekent dat kinderen veilig moeten kunnen kennismaken met verkeer en fouten moeten kunnen maken zonder daarvan ernstige gevolgen te ondervinden.

De tabel geeft een beeld van de ontwikkeling van kinderen.

Het huidige verkeer doet niet altijd recht aan de ontwikkelingsbehoefte van kinderen, met als consequentie dat sommige kinderen door het verkeer worden belemmerd in hun ontwikkeling. De routes naar school, de schoolomgeving en speelterreinen vragen daarom bijzondere aandacht voor wat betreft de kinderen.

Kruipen
Ontdekkingstocht binnenshuis
Lopen
Ontdekken van de omgeving dicht bij huis en opgenomen worden in kringen van oudere kinderen
Rijden met een driewieler op de stoep van de eigen woonstraat (100 meter links en rechts), het zelfstandig aangaan van contacten met bewoners in de straat
Eerste fietspogingen
Op onderzoek uitgaan in andere straten van de buurt (een blokje om), spelen met kinderen van dezelfde leeftijd, zelfstandig contact met de volwassen wereld (bijvoorbeeld een boodschapje doen)
Op weg naar de kleuterschool (binnen een straal van 1 km)
Op bezoek bij vriendjes en vriendinnetjes van school
De weg naar school is vanzelfsprekend
Actieradius is nu de wijk of het dorp (lopend of fietsend)
Klein stadje wordt doorkruist, langere fietsexpedities worden ondernomen waardoor een groter gebied bereikbaar wordt. Gebruik van openbaar vervoer binnen de eigen stad wordt normaal
De stad en buurgemeenten komen binnen bereik, sportplaats en zwembad worden opgezocht. Fietsen in de hele streek is normaal, evenals gebruik van het openbaar vervoer



8 Het ERF, een inspirerende verblijfsruimte voor de 21^{ste} eeuw

Boudewyn Bach en Janneke Zomervrucht

Samenvatting

Ruim de helft van de straten in de bebouwde kom is geleidelijk aan ingericht als 30 km-verblijfsgebied. Op zich is dat een prima ontwikkeling voor de verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig), maar het verbeterde niet overal de verblijfskwaliteit. Toch valt binnen dit kader nog te leren van de ruimtelijke kwaliteit van woonerven uit de jaren '70. 'Erven' blijven een hoogwaardige oplossing op plekken waar 'het verblijven' voorop staat en waar concessies in het verkeerssysteem mogelijk zijn. Met name gaat het om gebieden en plekken met veel voetgangers en fietsers, waar beperkt autoverkeer mogelijk moet zijn, zoals schoolerf, binnenstadserf, winkelerf en stationserf. Bach's gereedschapskist (CROW 221) richt zich op het erf-concept voor de 21^{ste} eeuw.

1. Ontstaansgeschiedenis

De emeritus hoogleraar stedenbouw Niek de Boer introduceerde in de jaren zestig voor de 'New Town' Emmen het begrip 'Woonerf'. Dit als een reactie op het sluipende eroderen van de ontmoetingsfunctie van de straat door het opdringen van de auto. Zijn 'Erf' was een auto-luw hof voor spelende kinderen, voetgangers en fietsers dat naadloos overging in doodlopende woonstraten en groepsgewijs parkeren.

Uitgelokt door publicaties van Appleyard (Harvard University) en de Deense architect Jan Gehl over het conflict tussen rijdende auto's en de intermenselijke contac-

ten in de openbare ruimte, pakte het Delftse ontwerp-team rond de stedenbouwkundige Joost Váhl de idee van Niek de Boer op. Het team van Váhl operationaliseerde het 'erf' voor oude wijken en nieuwbouw. Ruim voorzien van principeschetsjes en illustraties beschrijft 'Prikkel in de stedenbouw' (Váhl, 1985) hoe het team vanuit stedenbouwkundige aanleidingen, en met minimale middelen, maximaal leefbaarheid en speelruimte creëerde op straat.

Kenmerkend voor de vroege Delftse (her)inrichting was optimaal gebruik van de bestaande straat als leefruimte in nauw overleg met de bewoners. Deze stedenbouwkundige aansturing van de eerste woonerven was mondiaal uniek. Vele talen spreken nog van 'Woonerfs'. Nadeel van deze voorsprong was dat alles zelf moest worden uitgevonden. Dat resulteerde in de Interdepartementale Werkgroep Verkeersleefbaarheid in Steden en Dorpen (eindrapport 1978).

Naast bovengenoemde stedenbouwkundige ontwikkelingen kwam er in Nederland begin jaren '70 meer draagvlak voor verkeersveiligheid van kwetsbare ruimtegebruikers. In 1972 verscheen een artikel van een journalist die zijn kind had verloren bij een verkeersongeluk. Naar aanleiding daarvan ontstonden lokale pressiegroepen onder de paraplu van 'Stop de Kindermoord'. Deze actiegroep, later (de stichting) 'Kinderen Voorrang', is in 2000 gefuseerd met VVN en de Voetgangers Vereniging tot het huidige Veilig Verkeer Nederland.



Gelijk een collier is opgebouwd uit 'paarlen', krijgt een 30 km-gebied ruimtelijk betekenis door het inrichten van erven gericht op ontmoeten én spelgebeuren.

Erven zijn veel toegepast in laagbouwwijken uit de jaren '70 en '80. Doorgaand autoverkeer werd daar onmogelijk gemaakt door een vertakkingsstructuur. Dit 'jaren '70-erfgoed' biedt in de nabijheid van ruim 1,5 miljoen woningen (Bureau Middelkoop, 2008) een relatief veilige ruimte voor kinderen. Krappe maatvoering, drempels en de vertakkingsstructuur van vroege woonerven is aantrekkelijk voor kinderen, maar lastig voor bezoekende automobilisten. Mede hierdoor raakten erven in de jaren '90 uit de mode bij stedenbouwkundigen. Woonerven kregen het predicaat 'bloemkoolwijken' (Bureau Middelkoop, 2008).

Het succes van de erven kwam niet zonder fricties. Terecht benaderen stedenbouwkundigen ruimte anders dan verkeerskundigen. In de stedenbouw is het aflezen en gebruiken van ruimte richtinggevend voor het ontwerp. De verkeerskunde richt zich primair, via een lineaire indeling van ruimten, op het laten stromen en parkeren van verkeer. In de verkeerskundige opleidingen lag daarbij de nadruk op het autoverkeer. In die traditie was een woonerf een onmogelijke opgave. Een vertaalslag moest de ruimtelijke complexiteit waarop erven én het latere Shared Space zijn gebaseerd, voor de verkeerskunde operationaliseren.

In 1976 kreeg het (woon)erf wettelijke status door toevoeging aan het RVV. De kern hiervan is het recht van voetgangers en spelende kinderen om 'ongehinderd' de 'gehele breedte' (van de publieke ruimte) te gebruiken. Voor motorvoertuigen gold sindsdien in 'erven' als maximumsnelheid: 'stapvoets' (de snelheid van een paard). Deze term bleek verwarrend. Niet iedereen rijdt paard. Beter was het geweest als de snelheid van een rustig rijdende fietser of een auto in de 2^e versnelling als leidraad was genomen. Uiteindelijk was in 1998 de uitspraak van de kantonrechter te Dordrecht nodig om vast te stellen dat 15 km/uur op een Nederlands (woon)erf de maximaal toegestane snelheid is. Desondanks verschijnen er publicaties - zelfs van goed geïnformeerde bronnen - die spreken van 20 of 30 km/uur.

Koningsplein - Delft

De oorspronkelijke straat en de eerste erf-inrichting van een schooluitloop te Delft als een 'Parel'



De toekomst ligt besloten in het verleden. Door bezuiniging en onbekendheid ontstonden er te veel saaie 30 km/uur-gebieden, terwijl ieder 30 km/uur-gebied zijn ontmoetings- én spelgebeuren verdient.

Dat vraagt alsnog om differentiatie, om bijzondere plekken, om speelstraten en om ontmoetingsruimten. Het 'erf ontwerpinstrumentarium' biedt unieke kansen erven in te richten als de 'Verblijfs-Parels' binnen verblijfsgebieden, langs kinderrijke routes, vóór scholen, bij historische plekken en in winkelstraten. Een elastische dradenanalyse kan insprekers helpen plekken voor parels op te sporen (zie bijgevoegde DVD).

2. Het Nu

Het project Duurzaam Veilig (DV) vernieuwde het verkeerskundig ontwerpproces. Wegcategorisering verdeelt de straten binnen de bebouwde kom in twee categorieën: straten met een gemengde functie (Verkeer én Verblijven, maximumsnelheid 50 km/uur) en straten in verblijfsgebieden (maximumsnelheid 30 km/uur). Erven vallen impliciet onder de laatste categorie.

Een representatieve steekproef in Haaglanden toont dat inmiddels ruim de helft van de straten binnen de bebouwde kom een 30 km-straat is, en dat 10 à 15% van de straten een woonerf is, tezamen zo'n tweederde. Zo ontstonden twee soorten verblijfsgebieden:

- de (oorspronkelijke) erven;
- de recenter ontstane 30 km-gebieden.

Verwarrend was dat de regels in beide soorten verblijfsgebieden flink van elkaar verschillen. Voor de duidelijkheid zetten we de (spel)regels en kenmerken van 30 km-gebieden en erven naast elkaar:

(WOON)ERVEN	30 KM-GBIEDEN
Verkeer is te gast en moet stapvoets rijden (maximaal 15 km/uur). Voetgangers mogen de volle breedte van de straat gebruiken en kinderen kunnen overal spelen. Parkeren mag alleen op daartoe aangewezen P-vakken.	Alle verkeer mag niet harder rijden dan 30 km/uur. Voetgangers lopen via het trottoir en mogen slechts op de rijbaan lopen als ze oversteken. Parkeren is vaak geregeld, bijvoorbeeld met 'oren', maar niet altijd.



KENMERKEN	ERF	30 km/uur
Gewenste en gangbare situatie	Voetgangers mogen de volledige breedte van de straat gebruiken en kinderen kunnen zorgeloos spelen. Het verkeer is te gast en moet stapvoets rijden (maximaal 15 km/uur): de facto een voetgangersgebied waar fietsers en (beperkt) gemotoriseerd verkeer toegang toe hebben.	De rijbaan is voor rijdend verkeer (hoogstens 30 km/uur). Trottoir is voetdomein, oversteek vereist opletendheid. Bij weinig rijdend verkeer spelen kinderen - bij gebrek aan alternatief - op de rijbaan.
Parkeren	Vaak gegroepeerd, alleen op plekken aangegeven met P.	Langs het trottoir. Om ruimte te geven voor het oversteken of voor een boom wordt de parkeerstrook soms onderbroken door oren.
'Leren' fietsen	Een complexe, maar veilige ruimte om te leren fietsen.	Leren fietsen moet eerst op het trottoir en kan daarna, eerst onder begeleiding, op de rijbaan.

Hoe kijken de diverse betrokkenen en gebruikers tegen de verschillen aan?

	(WOON)ERF	30 KM-STRAAT
Verkeerskundige	Is een erf een erftoegangsweg? Ja, behoort tot deze categorie, maar het verkeer is slechts te gast, met stapvoetse snelheid (maximaal 15 km/uur).	Erftoegangsweg, geeft toegang tot woningen. Verblijfsgebied van DV, de snelheid wordt beheerst met voldoende verkeerstechniek (bijvoorbeeld drempels).
Stedenbouwkundige	Veel toegepast in de jaren '70, daarna wat uit de mode. Blijvend interessante optie bij meervoudig ruimtegebruik.	Standaard woonstraten. Hier valt weinig eer aan te behalen.
Spelend kind	De hele straat is beschikbaar voor zorgeloos spelen én ontmoeten.	Alleen het trottoir is veilig, goed uitkijken bij oversteken. Dat laatste wordt wel eens vergeten.
Automobilist	Bij de invoering van DV is het verschil tussen erf en 30 km-straat onderbelicht. Mede hierdoor kent niet iedereen de grote verschillen.	Bestuurder beleeft ruimte vaak als een tunnel tussen gestalde auto's. Voetgangers (kinderen) kunnen onverwacht opduiken in het wegbeeld.
Voetganger	Kan de volle breedte van de straat gebruiken.	Loopruimte is beperkt tot (te smal) trottoir.
Oudere Gehandicapte, Kinderwagen-duwer	Verharding zonder niveauverschil wordt als prettig ervaren.	Voorwaarde: een breed effen trottoir met goede oversteekvoorzieningen.
Scootmobiel	Vrijheid de volle breedte van de straat te gebruiken (zodat je bijvoorbeeld in de zon kunt blijven).	Verkiest vaak de rijbaan wegens obstakels op het trottoir.
Duurzaam Veilig (DV) ontwerper	Lastig, zo'n extra categorie, waarom geen uniforme verblijfsgebieden?	(Financieel) optimum tussen doorstroming en veiligheid van verblijvers.



***Bij langsparkeren in 30 km-gebieden
lopen kinderen door hun geringe lengte
- verborgen achter een rij motorkappen – gevaar.***

Grote verblijfsgebieden zijn gewenst, waarbij speel- of winkelgebieden niet doorsneden worden door verkeersaders. Op plekken met wat meer verkeer is een goed ingerichte 30 km-straat een optie, mits de trottoirs voldoende breed zijn. In verband met de verblijfskwaliteit moet daarbij soms parkeerruimte worden opgeofferd ten gunste van lopen, spelen of groen. Gelukkig is er in de meeste (woon)straten nauwelijks meer verkeer dan nodig is voor de bereikbaarheid van de aanwonenden. Jammer genoeg is 30 km/uur daarbij niet echt een veilige snelheid (Zomervrucht e.a., 2007). Ruimtelijk zijn (te veel) 30 km-straten smalle 'verkeerstunnels' waar de automobilist verwacht dat kinderen netjes op de stoep blijven. Bovendien hebben deze straten vaak zul-

ke smalle trottoirs dat er nauwelijks sprake is van 'verblijfskwaliteit'. Om die functie meer tot zijn recht te laten komen, moet worden gezien hoe onnodig doorgaand verkeer kan worden geweerd - bijvoorbeeld door knippen in de straat of buurt. Dan ligt een erf-inrichting voor de hand. Hierdoor neemt de gebruikswaarde toe. Kinderen speelden vanouds op straat, maar in woonerven is het veel veiliger en mag het ook. 'Implantatie' van erven kan verblijfsgebieden een kwaliteitsimpuls geven. Op dit moment is 10 à 15% van de woonstraten officieel erf.

Momenteel worden in nieuwbouwwijken regelmatig - wegens ruimtegebrek - aan het eind van het planproces woonerven toegepast (soms mét, soms zonder erf-bord). Als hierbij meervoudig ruimtegebruik van het erf uitgangspunt wordt, of - beter nog - samenhangend geldt vanaf de eerste ontwerpstep voor de woningen én de publieke ruimte, wint men extra kwaliteit.

3. De Toekomst

Voor de toekomst tekenen zich voor erven diverse mogelijkheden af:

- Als inspirator voor een kwaliteitsslag tegen ondermaatse verblijfsgebieden dient het erfgoed van de jaren '70 te worden gekoesterd.
- De gebruikskwaliteit van verblijfsgebieden is te versterken door het ontmoedigen en/of verhinderen van doorgaand verkeer door 30 km-gebieden, bijvoorbeeld door het toevoegen van door bewoners gewenste stops en/of erven.
- Er is gelegenheid voor (woon)erf-nieuwbouw op basis



Het demonstratieproject te Rijswijk (1980) toonde de meerwaarde die erven kunnen geven aan de verblijfskwaliteit.



Als meervoudig ruimtegebruik van het erf uitgangspunt wordt, of - beter nog - geldt vanaf de eerste ontwerpstep voor de woningen én de publieke ruimte, wint men extra kwaliteit.

voor meervoudig, efficiënt ruimtegebruik (spelen nabij woningen en op parkeerplekken).

- Kruisingen van voet- en/of kinderroutes met (auto-) verkeer zijn de plekken bij uitstek voor nieuwe óf als-nog aan te leggen (korte) erven, laten we zeggen: 'Verblijfs-Parels'.

'Verblijfs-Parels' vormen een nieuwe toepassing. Ze versterken de woonfunctie en de vastgoedwaarde. Maar bovenal stimuleren ze voet- en fietsverkeer bij korte verplaatsingen. Zo verhogen ze de identiteit en sociale controle van verblijfsgebieden.

De stedenbouw kent voor erven een breed spectrum van snelheidsremmers en attentieverhogende maatregelen, zoals het 'tailleren' van de ruimte, het plaatsen van bomen, het verkorten van de zichtlengte, het wisselen van verhardingstype.

De verkeerskunde kent meer instrumenten voor erven dan de nogal royaal binnen Duurzaam Veilig toegepaste drempel. Zo kent ze de deels in ontwikkeling zijnde Triple P:

Triple P:

Paaltjes

Paaltjes, een knip of een doodlopende straat voorkomen sluisverkeer.

Pollers

Toegangs- en/of snelheidsregulering, momenteel voornamelijk gebruikt in binnensteden, zijn toepasbaar voor grotere verblijfswijken.

Position Systems

Global Position Systems (GPS, nauwkeurigheid 3 m.) én Cruise Control zijn voldoende ontwikkeld om auto-

mobilisten te adviseren of te dwingen hun snelheid aan te passen op plekken waar kwetsbare weggebruikers of kinderen dominante ruimtegebruikers behoren te zijn. In Europees verband werkt men aan Individuele Snelheids Adaptie (ISA) en aan het vocaal waarschuwende 'SpeedAlert'. Overal waar gewenst kunnen (binnenkort) 'Elektronische Super Erven' (ESE) ontstaan!

Het mooie van ESE is de daling van de inrichtingskosten. Ook vervalt de gebruikelijke overdaad aan verkeersborden. Het grootste extra is de mogelijkheid om variabel - voor erven passend - rijgedrag te verzoeken (SpeedAlert) óf af te dwingen (ISA). Dit kan bijvoorbeeld gedurende venstertijden, ruim rond de schooltijden. Er zijn echter bedenkingen:

1° Saaie ruimtes

Een erf is bovenal een ruimtelijk gegeven. Erven zijn plekken of zones waar kinderen en volwassenen vrijelijk interactief kunnen communiceren, spelen, ontmoeten én genieten. Ook al rijden auto's aangepast, als de pleinen door Speed Alert/ISA leeg, en straatruimten karakterloos worden, is een ICT-gebeuren weggegooid geld.

2° Irritatie automobilist

Als de ruimte, het profiel en de inrichting van de straat de automobilist niet in samenhang informeren over de reden waarom je ergens extra oplettend en aangepast moet rijden, irriteert dat langzame rijden.

3° Overgangsperiode

'Elektronische Super Erven' komen er niet op korte termijn. Vooralsnog zullen we 'Verblijfs-Parels' binnen 30 km-gebieden gewoon moeten inrichten als erven.

4° Defecte ICT

Naast de blijvende behoefte ESE's ruimtelijk hoogwaardig in te richten, speelt de noodzaak dat erfgebieden ook 'structureel veilig' moeten zijn. GPS kan uitvallen, een voertuig met ISA / SpeedAlert kan panne krijgen, of een bestuurder kan onmachtig worden.

Kortom: GPS en Cruise Control ondersteunde systemen als ISA en SpeedAlert zijn nastrevenswaardig, maar maken een adequate inrichting van openbare ruimten, wegen en met name van erven beslist niet overbodig of veel goedkoper. De stedenbouwkundige vorm van de ruimte en de verkeerskundige invulling ervan blijven



belangrijk om altijd oplettend en veilig (verkeers)gedrag uit te lokken.

Literatuur (= aanwezig op DVD)*

- Asmussen, E. (1996), *De Nieuwe Normmens. Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid. POV Zuid-Holland, Den Haag.*
- Bach, B. (2006) *Stedenbouw en verkeer: een selectie uit de gereedschapskist van Bach. CROW publicatie 221; bestelbaar via crow@crow.nl, zie ook aanvullend materiaal op de DVD (*).*
- Bureau Middelkoop (2008) *Rapport bloemkoolwijken; pdf via www.sev.nl/uploads/File/oud/bloemkoolwijken.pdf.*
- Deelstra en Kips (red.) (2006) *Een Kiss voor Childstreet, een verkenning van de kindvriendelijke straat. Verslag van de (Internationale) conferentie Childstreet2005. Incl. CDrom met alle papers. IIUE Delft (*).*
- Kips (red.) (2007) *Spelen op straat. De kindvriendelijke straat: uitnodigend en verkeersveilig. IIUE Delft (*).*
- Zomervrucht e.a. (2007) *30 is niet veilig genoeg. Bijdrage voor Verkeerskundige werkdagen (*).*
- Zomervrucht e.a. (2008) *Verkeren in verblijfsgebieden. Bijdrage aan NVVC 2008 (*).*

9 Van kindvriendelijk naar levensloopbestendig

Marian Schouten en Janneke Zomervrucht

Kinderen zijn niet de enigen die belang hebben bij een veilige straat met voldoende ruimte en veiligheid voor verblijfsactiviteiten. Ook voor bijvoorbeeld ouderen is de eigen buurt een belangrijke plek. Terwijl werkend Nederland vaak de hele dag van huis is, zijn veel ouderen voor hun sociale contacten en hun dagelijkse boodschappen aangewezen op de eigen buurt.

In het inspraaktraject voor de herinrichting van een verblijfsgebied is het een heel verschil of je een inspraakochtend organiseert of een inspraakavond. 's Avonds komen er vooral middelbare mannen en gaat het vaak alleen maar over parkeerproblemen. Op inspraakbijeenkomsten die overdag plaatsvinden, komen veel ouderen en ouders van jonge kinderen. De gesprekken gaan dan over veiligheid, belangen van voetgangers en fietsers, speelmogelijkheden en de bereikbaarheid van voorzieningen in de buurt. [opbouwwerker, Delft]

Ouderen en kinderen behoren samen tot de meest kwetsbare groepen verkeersdeelnemers: ze gaan veelal te voet of op de fiets de straat op, hebben moeite met onverwachte verkeerssituaties en reageren niet zo snel. Op straat hebben ouderen te maken met dezelfde problemen als kinderen en zijn gebaat bij dezelfde verbeteringen: brede stoepen, stapvoets rijdende auto's en een aantrekkelijke inrichting van de straat. Werken aan een kindvriendelijke straat is dan ook tegelijk werken aan een levensloopbestendige straat.

De KinderStraatScan (KiSS) is in eerste instantie ontwikkeld als instrument om de kindvriendelijkheid van straten te meten. In hoeverre is KiSS ook geschikt voor een beoordeling van de levensloopbestendigheid? Welke indicatoren zijn daarvoor geschikt? Wat ontbreekt? En zijn er wellicht ook tegengestelde belangen?



Uitstallingen in looproute

1. Levensloop

Kinderen en ouderen zijn de grootste en meest in het oog lopende kwetsbare en ‘functiebeperkte’ groep gebruikers van de openbare ruimte. Maar iedereen krijgt in de loop van zijn of haar leven meerdere keren te maken met functiebeperkingen: eerst als kind, later vaak als ouder van jonge kinderen, in de loop van het leven tijdelijk door een ongeluk of ziekte en tenslotte als senior. Het gaat alles bij elkaar genomen om een enorme groep mensen. Naar schatting zes miljoen mensen hebben op dit moment te maken met een of meerdere functiebeperkingen [CROW, 2008]. Dit aantal zal, met de vergrijzing, alleen maar groeien.

Aantallen mensen in Nederland met een functiebeperking of functieverlies [CROW, 2008]

Jong (0 tot 14 jaar)	2.800.000
Slecht ter been	400.000
Afhankelijk van rolstoel	70.000
Evenwichtsstoornissen	400.000
Beperkt uithoudingsvermogen	400.000
Slechthorend	300.000
Doof	20.000
Ernstig slechtziend	300.000
Blind	15.000
Cognitief / mentaal beperkt	400.000
Onderweg met kinderwagen	500.000
Tijdelijk gehandicapt	500.000



Prettig breed trottoir

Kinderen

Kinderen zijn om meer dan één reden een bijzondere en kwetsbare groep weggebruikers: ze zijn relatief vaak op straat en zijn dan altijd voetganger of fietser. Kinderen zijn nog volop in ontwikkeling qua lengte, gezichtsveld, gehoor, motoriek en verkeersinzicht. In de huidige KiSS zijn deze specifieke eigenschappen van kinderen vertaald in inrichtingscriteria. (Zie hoofdstuk 2.)

Ouders met jonge kinderen

Kinderen worden groot en krijgen zelf weer kinderen. Met een kind in de buggy, een peuter ernaast en een volle boodschappentas in de hand zijn ouders van jonge kinderen parttime 'gehandicapt'. Ze zijn breder dan ze gewend waren en hebben dus veel last van te smalle stoepen, uitstallingen voor winkels en foutgeparkeerde auto's. Oversteken is een hele onderneming, zeker als de vluchtheuvel eigenlijk te smal is.

Rollend onderweg

Mensen die in een rolstoel of scootmobiel zitten, herkennen veel van de problemen van zowel kinderen als jonge ouders. Ook zij bekijken het verkeer vanuit een relatief laag standpunt en vinden dus vaak een woud van borden, struiken en auto's in hun blikveld. Ook een hobbelig en scheef aflopend trottoir is erg vervelend. En net als ouders met een buggy hebben zij veel hinder van obstakels. 'Even ergens naartoe' is vaak een ongewis avontuur.



Bushalte blokkeert doorgang

Langzame wandelaars

Er zijn in Nederland erg veel mensen die niet zo makkelijk en snel uit de voeten kunnen: ouderen die met een stok of rollator op pad gaan, maar ook bijvoorbeeld mensen die een beperkte hart/longfunctie hebben, chronische pijn ondervinden bij het lopen of last hebben van evenwichtsstoornissen.

Voor deze groep mensen is een hobbelig trottoir bijzonder hinderlijk of zelfs gevaarlijk. Ook een opgebroken straat is bijna onneembaar. Rustpunten, zoals bankjes of een laag muurtje, ontbreken vaak.

Het gebrek aan snelheid is een probleem bij het oversteken. Gauw een sprintje trekken zit er niet in. Dus moeten deze mensen vaak lang wachten tot ze over kunnen steken. Een voetgangerslicht lijkt dan een uitkomst, tenzij dat zo kort op groen staat, dat ze halverwege stranden op de middenstreep of een smalle vluchtheuvel.

Slechtzienden en -horenden

Een kleine groep mensen in Nederland is blind. Een grotere groep mensen kan zeer slecht zien. En nog veel meer mensen hebben (soms) moeite met zien:

ouderen, jonge kinderen (kokervisie), mensen met een natgeregende bril of met een capuchon op. Voor mensen die niet goed zien, zijn obstakels op straat vaak letterlijk een struikelblok. Ook obstakels op ooghoogte (takken, verkeersborden) kunnen een probleem zijn.

Een onzichtbare functiebeperking is slechthorendheid. In het verkeer is het een grote handicap. Slechthorenden moeten alles op zicht doen. Visuele obstakels zijn daarom extra lastig. Een bijkomende handicap van veel slechthorenden is evenwichtsstoornis. Smalle stoepen, fietspaden en bruggetjes zijn dan lastig.

2. Criteria

In eerdere publicaties zijn richtlijnen geformuleerd voor de inrichting van de openbare ruimte 'voor iedereen' [3VO en LBT, 2000 en 2001]. Een groot deel van deze richtlijnen is al verwerkt in KiSS. Punten die bijzondere aandacht vragen bij de beoordeling van KiSS op levensloopbestendigheid zijn de volgende:

Netwerk van routes

Een netwerk van veilige en toegankelijke voet- en fietspaden waarmee alle openbare voorzieningen bereikbaar zijn, is met name voor ouderen van enorm belang. Eén zwakke schakel kan een hele route ontoegankelijk maken.

Begaanbare stoep

Trottoirs behoren goed begaanbaar zijn. Dat betekent onder andere dat het oppervlak vlak en stroef is, zonder verzakkingen of hoogteverschillen en dat er een doorlopende vrije doorgang is. Ook bij een incidentele versmalling (bijvoorbeeld bij een boom of lantaarnpaal), mag de beloopbare doorgang nooit minder zijn dan 0,90 meter, de noodzakelijke ruimte voor één persoon met rollator, scootmobiel of rolstoel.



Onvoldoende trottoir

Plaatsing van obstakels

Het is vaak onvermijdelijk dat er obstakels op de stoep staan: lantaarnpalen, paaltjes, afvalbakken, winkelluitstallingen, fietsrekken. De overlast voor voetgangers is te beperken door niet-noodzakelijke obstakels te verwijderen, obstakels te bundelen en buiten de vrije looproute te plaatsen en door obstakels goed zichtbaar te maken, met contrasterende kleur en verlichting.

Oversteken

Om oversteken op straathoeken (in verblijfsgebieden) en op oversteekplaatsen (over ontsluitingswegen) voor iedereen mogelijk te maken, behoren er overal goede op- en afritjes zijn, of moeten trottoir en straat zich op dezelfde hoogte bevinden. Op ooghoogte (tussen 0,95 en 1,8 meter) is er vrij zicht op naderend verkeer. Bij verkeerslichten is de wachttijd voetgangers beperkt (maximaal 60 seconden) en is er voldoende groentijd (3 seconden reactietijd plus 2 seconden per te lopen meter).

3. KiSS langs de levensloopbestendige meetlat

Kinderen en ouderen zijn de grootste groep belanghebbenden als het gaat over de levensloopbestendigheid van de straat. Samen representeren zij ook de meest voorkomende functiebeperkingen, zoals genoemd in paragraaf 1.

Bij het beoordelen van KiSS op zijn levensloopbestendigheid zijn we dan ook uitgegaan van een 'gemiddelde oudere': iemand die zelfstandig woont, niet meer optimaal ziet en hoort, een rollator of scootmobiel gebruikt, voorzichtig fietst en gebruik maakt van het openbaar vervoer.

In een expertmeeting hebben we de levensloopbestendigheid van KiSS op drie manieren beoordeeld. We hebben gekeken naar de verschillen in levenscontext van kinderen en ouderen (3.1), we hebben de relevantie van de KiSS-vragen cijfermatig beoordeeld (3.2) en we hebben besproken welke inhoudelijke aanpassingen nodig zijn om KiSS *friendly to all* te maken (3.3).

3.1 Context is anders

Het eerste dat opvalt, is dat kinderen en ouderen weliswaar een aantal kenmerken en belangen gemeen hebben, maar dat tegelijkertijd de context voor ouderen heel anders is. Ouderen gedragen zich anders dan kinderen, maken op een andere manier keuzes en hebben ook een ander behoeft patroon.



Belang van voorzieningen

Neem bijvoorbeeld de bereikbaarheid van voorzieningen. Voorzieningen in de buurt zijn voor kinderen leuk en wenselijk, maar niet van levensbelang. Hun ouders zorgen immers wel dat er klussen worden gedaan, fietsen gerepareerd, pakketten gepost en boodschappen gedaan. Opgroeien in een buurt zonder voorzieningen betekent voor een kind hooguit uitstel van zelfstandigheid.

Voor ouderen is het echter van levensbelang dat zij deze diensten zelfstandig kunnen bereiken - te voet, op de fiets, met de scootmobiel of met (aangepast) openbaar vervoer. Als dit niet kan, betekent dit voor ouderen vaak het einde van hun zelfstandigheid. Ze raken afhankelijk van kinderen en burens of moeten zelfs verhuizen.

Risico nemen

Ouderen hebben een heel andere risicoperceptie dan kinderen. Zij zijn zich veel meer bewust van gevaar en zullen daar sneller hun gedrag op aanpassen (en bijvoorbeeld thuisblijven). De gevolgen van een eventueel ongeval zijn voor ouderen vaak ingrijpend: gebroken heup, lange revalidatie en mogelijk verpleeghuisopname.

Vervoerswijze

Ook de vervoerswijze van ouderen is deels afwijkend van die van kinderen. Voor ouderen zijn - naast de benenwagen en de fiets - ook andere vormen van vervoer relevant: de eigen auto, openbaar vervoer en aangepaste taxi's. Een parkeerplaats moet goed bereikbaar zijn; soms betekent dit een parkeerplaats met speciale vergunning nabij de voordeur. Het wel of niet beschik-





baar zijn van openbaar vervoer in de directe woonomgeving heeft voor veel ouderen grote invloed op hun dagelijks leven.

Ervaring

Nog een bijzonderheid van ouderen is dat zij een ruime ervaring hebben als verkeersdeelnemer. Terwijl kinderen zich doorgaans soepel voegen naar de omstandigheden, zijn ouderen zich scherp bewust van de knelpunten. Om goed inzicht te krijgen in de kwaliteiten van een straat of buurt is het dan ook wenselijk dat de (schriftelijke) scan wordt aangevuld met een gesprek met bewoners.

3.2 Relevantie in cijfers

We hebben bekeken in welke mate KiSS relevant is als meetinstrument voor de gebruikskwaliteit van de straat voor ouderen. Daartoe hebben we per vraag de relevantie voor onze ‘gemiddelde oudere’ cijfermatig beoordeeld. Bij KiSS heeft elke vraag een maximale score. Uitgaande van die maximale score kan de relevantie van een vraag voor de ‘gemiddelde oudere’ aanleiding geven tot toevoeging respectievelijk aftrek van een aantal punten. Dat levert de onderstaande cijfers op. De waarde van 100 in de tabel betekent dat we van mening zijn dat een aspect voor ouderen hetzelfde gewicht heeft als voor kinderen.

KiSS Friendly to All?

	Kinderen	Ouderen
Bescherming	100	106
Beloopbaarheid	100	121
Befietsbaarheid	100	110
Bewegingsvrijheid	100	89
Belevingswaarde	100	124
Bespeelbaarheid	100	53
Gemiddelde	100	101

Over het geheel genomen achten we KiSS voor ouderen gemiddeld even relevant (101) als voor kinderen. Sommige aspecten zijn belangrijker (belevingswaarde, beloopbaarheid). Bespeelbaarheid scoort (uiteraard) het laagst, maar blijft toch relevant. Ook bewegingsvrijheid (de mogelijkheid om de straat kriskras te gebruiken) is voor ouderen minder belangrijk

3.3 Aanvullingen op KiSS

Tenslotte hebben we de verschillende onderdelen van KiSS inhoudelijk beoordeeld aan de hand van de criteria uit paragraaf 2 en de overwegingen uit de paragrafen 3.1 en 3.2. Dat levert de volgende opmerkingen op:

Bescherming

In dit opzicht lopen de belangen van kinderen en ouderen parallel.

Beloopbaarheid

Bij dit aspect is meer aandacht nodig voor de belangen van mensen die rollend onderweg zijn of slecht ter been zijn. Dat betekent onder andere:

- Egale ondergrond op stoep, dus goed onderhoud en geen losliggende tegels.
- Op elke straathoek en oversteekplek op- en afritjes zonder kuilen of diepe goten.
- Nog meer aandacht voor obstakelvrije looproute over hele lengte van de straat; ook geen tijdelijke stremmingen (één blokkade kan een hele straat ontoegankelijk maken).
- Aandacht voor zichtbaarheid van obstakels.
- Op oversteekplekken over 50 km-straten: let op breedte vluchtheuvel, vrij uitzicht op diverse

ooghoogten; voldoende groentijd voor langzame wandelaars.

- Verkeersdrempels ombouwen tot vlakke, doorgaande trottoirs van stoep tot stoep.

Befietsbaarheid

Fietspaden en -routes worden ook gebruikt door mensen met scootmobiel. Zij hebben een lagere ooghoogte en zijn breder dan een fiets.

Bewegingsvrijheid

Bewegingsvrijheid is in KiSS geïnterpreteerd als 'de mogelijkheid om de straat kriskras te gebruiken'. Dit is voor ouderen minder belangrijk dan voor kinderen. Met name kwetsbare ouderen kiezen voor zekerheid en prefereren een trottoir of een autovrije strook (in het geval van erf of *shared space* inrichting).

Bewegingsvrijheid voor ouderen hangt verder sterk af van de aanwezigheid van een samenhangend netwerk van toegankelijke loop- en fietsroutes door de hele buurt en langs belangrijke voorzieningen. Ouderen hebben zo'n netwerk nodig om zich zelfstandig te blijven redden. Een 'ouderenlint' met rustpunten (bankjes) kan vaak samenvallen met een kindlint.

Ten behoeve van de grotere actieradius is de aanwezigheid van goed (aangepast) openbaar vervoer essentieel. Voor mensen die zeer slecht ter been zijn is een parkeerplek nabij de woning (met speciale vergunning) belangrijk.

Belevingswaarde

Aantrekkelijke, karakteristieke bebouwing, groen en zitplekken zijn voor iedereen prettig, maar zijn voor ouderen dubbel belangrijk. Ook voorzieningen in de directe omgeving zijn voor kwetsbare volwassenen van groot belang en maken een buurt levendiger voor iedereen. Denk naast winkels bijvoorbeeld aan zorg- en medische voorzieningen, postkantoorfunctie, kledingreparatie, stomerij, klussendienst, internetcafé met hulp, buurtrestaurant.

Er zijn echter ook (potentiële) conflicterende belangen. Terwijl kinderen zijn gebaat bij een avontuurlijke omgeving, zijn de meeste ouderen beter af in een omgeving die overzichtelijk en voorspelbaar is. En een gezellige aankleding van de straat kan voor sommige mensen een obstakel vormen. Denk aan overhangend groen, verkeerd geplaatst straatmeubilair, spelaanleidingen.

Bespeelbaarheid

Dit begrip is voor ouderen in te vullen als: heeft de directe woonomgeving hun zinvolle activiteiten te bieden? Zijn er bijvoorbeeld voorzieningen in de buurt en zijn die voor ouderen goed te bereiken?

Ouderen en kinderen hebben een gedeeld belang bij aantrekkelijke groenvoorzieningen. Ook speelgelegenheid kan voor ouderen de straat interessanter maken. Spelende kinderen hebben voor de meeste ouderen een positieve waarde. Als de buitenruimte erg beperkt is, kunnen spelende kinderen echter ook als overlast worden ervaren

4. Conclusie

Over het geheel genomen is het meetinstrument KiSS gemiddeld even relevant (101) voor ouderen als voor kinderen. Het gewicht van de verschillende aspecten is echter anders. Sommige aspecten zijn belangrijker, andere zijn van minder belang of hebben voor ouderen een andere inhoud. Ook is de context voor ouderen anders. Ouderen gedragen zich anders dan kinderen, maken op een andere manier keuzes en hebben ook een ander behoeft patroon.

Samenvattend kunnen we zeggen dat KiSS zeker relevant is voor het beoordelen van een straat op levensloopbestendigheid. Met de kanttekening dat een eventuele omwerking naar een *Friendly to All Straat Scan* wel enige aanpassingen vergt.

Literatuur (=op DVD)*

- VVN (2007), *KiSS 3.0. Hoe kindvriendelijk is deze straat?*
- 3VO (2001), *Handleiding Praktijkdag Toegankelijkheid.*
- 3VO en LBT (2000), *De straat toegankelijk voor iedereen. Vouwblad met eenvoudige ontwerprichtlijnen.*
- Asmussen, prof. ir. E. (1996), *De nieuwe normmens.*
- CROW (2000), *Ontwerpen voor kinderen. Aanbevelingen voor een kindvriendelijke inrichting van de verblijfs- en verkeersruimte.*
- CROW (2008), *Handboek verkeersveiligheid.*
- *De Nieuwe Normmens en Duurzaam Veilig, november 1997.*
- * *Fietsersbond en Unie KBO (2006), Fietsen zolang het kan.*
- LBT (2000), *Wenkenbladen busstation, stadsbus, reizigersinformatie, tram.*
- LBT en LBL *Toegang voor alle leeftijden. Tien praktijkvoorbeelden van goede toegankelijkheid voor alle leeftijden.*
- *Landelijk contact van de VAC's, VAC Kwaliteitswijzer. Integrale visie op de gebruikskwaliteit van woning en woonomgeving.*
- P5 (2000), *Kritisch de wijk in. Onderzoeksrapport in opdracht van 3VO.*
- Wijk, M. (1998), *Consumentenuitgave van het Handboek Toegankelijkheid. Het complete handboek voor bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid van de gebouwde omgeving en het vervoer.*

10 Wijken voor de fiets

Arien de Jong

Ontsluiting van de wijk voor langzaam verkeer krijgt meestal te laat aandacht in de herstructureringsplannen. De Fietzersbond tracht deze traditie te veranderen.

“Ze hebben liever een kind met weinig vriendjes en een gewichtsprobleem, dan het risico te lopen dat een kind buiten onder een auto komt.” Dit alarmerende citaat komt uit een onderzoek van de Britse Children’s Society. Iets minder dan de helft van de in dit onderzoek ondervraagde ouders zegt dat hun kinderen niet voor hun veertiende op straat mogen spelen. De Fietzersbond roept gemeenten, woningbouwcorporaties en projectontwikkelaars op, samen te kijken hoe we een dergelijk doemscenario in Nederland kunnen voorkomen. De wijken van de jaren zestig die nu geherstructureerd worden, zijn ontworpen voor de auto en dat herken je in het straatbeeld. Nieuwe wijken worden ook vaak ontwikkeld zonder visie op langzaam verkeer. Met het project Wijken voor de Fiets wil de Fietzersbond bereiken dat nieuwe en te renoveren wijken zo ingericht worden dat kinderen, ouderen en andere bewoners zich veilig, zelfstandig en gezond kunnen verplaatsen.

Overgewicht

De media staan er bol van: bijna de helft van de volwassenen beweegt te weinig, nog minder dus dan de norm van de gezondheidsraad (een halfuur per dag). Voor jongeren is de situatie nog ernstiger: meer dan 60 procent haalt de norm van een uur per dag niet.

Wel is de situatie in Nederland nog iets gunstiger dan in Amerika of Engeland. Een mogelijke verklaring hiervoor is het hoge fietsgebruik in ons land. Waar in andere landen de auto het verlengstuk van de mobiele mens is geworden, fietsen in Nederland bijna anderhalf miljoen mensen dagelijks naar hun werk en bijna een half miljoen mensen naar het NS-station. Vijfendertig procent van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer vindt plaats op de fiets. Dat is mooi, maar de keerzijde is dat meer dan vijftig procent van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer met de auto gebeurt.

Met name mensen met lage inkomens en hun kinderen bewegen en fietsen weinig. Onder deze groep komt obesitas verhoudingsgewijs dan ook veel voor. Deze groep woont veelal in de achterstandswijken: wijken met een tekort aan speelruimte voor kinderen, met dichtgeparkeerde straten, gevaarlijke kruispunten en nauwelijks voorzieningen om je fiets veilig weg te zetten.

Wijken voor de Fiets

Daarmee komen we bij het uitgangspunt van het project Wijken voor de Fiets: schep gelijktijdig met de herinrichting of ontwikkeling van de wijk ruimte voor spelen, lopen en fietsen. Als scholen, sportvelden en andere openbare voorzieningen via korte, directe en veilige routes bereikbaar zijn, nodig je kinderen (en volwassenen) uit om te lopen en te fietsen. Het groeperen van voorzieningen aan de rand van de stad is niet verstandig. Dat vergroot de reisafstanden en verhoogt de automobilititeit. Hoe langer de afstanden naar de dagelijkse bestemmingen zijn, hoe kleiner de kans is dat mensen zich lopend of

Mooie openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen en buitenspelen

Een gezonde wijk met mooie openbare ruimte nodigt uit tot activiteiten in de buitenlucht: spelen, wandelen of op de fiets naar werk of winkel gaan. Een actief fietsbeleid stimuleert fietsen effectief en schept leef- en speelruimte. In steden waar veel gefietst wordt, geschiedt 50% van de verplaatsingen in de spits per fiets. In steden waar fietsen niet actief wordt gestimuleerd door beleid neemt het aandeel af tot 25%. De fiets vraagt 12 keer minder parkeer-ruimte dan de auto. Een verkeerslicht kan in dezelfde tijd 6 keer zoveel fietsen verwerken als auto's. Er is dus veel ruimte te winnen. Ruimte die anders ingericht kan worden. En 'last but not least': fiets-infrastructuur vergt lagere investerings- en onderhoudskosten dan infrastructuur voor autoverkeer.

fietsend verplaatsen. Daarnaast zijn voldoende goede fietsparkeervoorzieningen bij woningen, winkels en openbare voorzieningen noodzakelijk. Uit onderzoek van de Fietzersbond (Fietsbalans onderzoek in 130 gemeenten) blijkt dat in gemeenten die investeren in fietsbeleid, meer gefietst wordt dan in gemeenten waar dat niet gebeurt. Door oud, door jong én door nieuwe Nederlanders.

Het is ook heel belangrijk dat er vanuit woonwijken goede fiets- en wandelroutes zijn naar het buitengebied. Het ministerie van VROM stelt de aanleg van dit soort recreatieve routes als eis bij de bouw van Vinexlocaties. Vreemd genoeg geldt deze eis niet voor de herstructureringswijken (de 40 zogenoemde Prachtwijken). De aanleg van fiets- en wandelroutes naar het buitengebied is in deze wijken soms een lastige opgave, maar daarom niet minder noodzakelijk. Dat het kan, laat het nieuwe ruimtelijke plan voor de herstructureringswijk Wielwijk (Dordrecht) zien.

Kinderen in de wijk

Een veilige loop- of fietsroute van de woning naar de school maakt meestal geen onderdeel uit van herstructureringsplannen. In Kanaleneiland (Utrecht), Wielwijk, (Dordrecht) en Kerckebosch (Zeist) is met de omgekeerde ontwerpmethodede van Boudewijn Bach achteraf een analyse gemaakt van de knelpunten voor het langzaam verkeer die in het voorgestelde ruimtelijk plan zouden ontstaan. De betrokken corporaties en gemeenten geven aan dat ze hierdoor anders zijn gaan kijken naar de wijk. Deze partijen vinden het van belang dat er naast goede en betaalbare woningen een openbare ruimte is, waar mensen elkaar lopend en fietsend kunnen ontmoeten. Belangrijk voor kinderen die hierdoor leren zelfstandig mobiel te zijn, terwijl tegelijk hun sociale en lichamelijke ontwikkeling wordt gestimuleerd. Maar ook belangrijk voor de senioren in de wijk, die door veilige voorzieningen en de verlevendigde straat weer zelfstandig en bewegend naar de winkel durven. Zo wordt de dagelijkse portie beweging opgenomen in het dagelijks patroon van bezigheden.



Nota van uitgangspunten

In de nota van uitgangspunten wordt de kwaliteit van het autoparkeren vaak tot in details vastgelegd. Een parkeernorm, uit het zicht, bij voorkeur onder de woningen. In deze fase kijkt men niet naar de uitgangspunten voor het langzaam verkeer.

Een gezin van vier personen in Nederland heeft gemiddeld vijf fietsen, geparkeerd is dat 5 vierkante meter vloeroppervlak. Het verdwijnen van de berging uit het bouwbesluit in 2003 was voor de Fietzersbond, de VAC en de vier grote steden aanleiding om in Den Haag aan de bel te trekken. Het ziet er naar uit dat als gevolg van deze lobby de berging in 2009 weer terugkomt in het bouwbesluit. Het Fietsberaad beveelt een berging met een oppervlakte van 10% van het bruto vloeroppervlak aan in verband met bredere fietssturen, het toenemend fietsbezit en de populariteit van de bakfiets, én omdat er ook nog andere dingen worden opgeborgen. Bij een appartementencomplex van dertig gezinswoningen gaat het dan al snel om 300 m², afgezien van de verkeersruimte die nodig is om bij de berging te komen. Bij voorkeur is deze ruimte beschikbaar op maaiveld-niveau. Omdat men daar ook woningen en voordeuren wil vanwege de sociale controle, ontstaat er concurrentie. Daarom is het zo belangrijk de voorzieningen voor het langzaam verkeer al in de beginfase van het project in de uitgangspunten mee te nemen. Bovendien is dit dé kans om een compleet plan te maken voor het langzaam verkeer. In een later stadium blijft het repareren.



Fietsrekken op ruim trottoir

Die kans ligt er nu ook voor de veertig wijken die het kabinet samen met gemeenten en woningcorporaties de komende jaren wil aanpakken.

Goede voorbeelden van fietsparkeervoorzieningen

Het veilig kunnen parkeren van de fiets is van groot belang. Voor kinderen betekent dat vooral voldoende goede rekken met aanbindmogelijkheid bij scholen en sport- en spelvoorzieningen.

Binnen het project Wijken voor de Fiets is veel aandacht voor fietsbergingen bij de woningen, omdat de meeste fietsen in de woonomgeving worden gestolen. De Fietzersbond werkt daarbij zoveel mogelijk samen met woningbouwbedrijven en andere partners in de wijken. Hieronder, ter inspiratie, een aantal goede voorbeelden van concrete projecten.

Utrecht, Vrouwjutenstraat

In de binnenstad van Utrecht realiseerde de woningcorporatie Bo-ex een buurtstalling. In een kleinschalig nieuwbouwproject is op initiatief van een buurtbewoner een benedenwoning opgeofferd en als buurtstalling ingericht. In de open ruimte zijn eenvoudige fietsenrekken geplaatst.

De stalling is tot stand gekomen met subsidie van de gemeente Utrecht. Deze heeft de stichtingskosten van de woning afgekocht. De stalling betaalt daarom geen huur maar wel servicekosten aan de Bo-ex. De initiatiefnemer is de huidige beheerder. Hij woont tegenover de stalling en kent de mensen die er een fietsplaats huren. De beheerder noemt het opvallend dat als mensen na lang wachten een fietsplek krijgen, ze in het begin een echt barrel plaatsen. Na verloop van tijd verandert het fietsbestand van barrels naar betere fietsen. Zo levert de buurtstalling een bijdrage aan verkeersveiligheid (fietsverlichting en goede remmen) en volksgezondheid (vaker en verder fietsen).

Buurtstallingen in Amsterdam

Bureau de Baron slaagde erin tien traditionele fietsenstallingen te behouden voor de stad. Deze stallingen worden vaak beheerd door mensen die zo tijdens hun pensioen nog wat te doen hebben. Als deze beheerder stopt, neemt de Baron de stalling over en knapt hem op. Vervolgens komt er een uitgekende inrichting van fietsenrekken. In de rekken wordt het hoog-laag systeem toegepast om zoveel mogelijk fietsen naast elkaar te kunnen zetten. Er worden ook rekken gebruikt waarmee je fietsen verticaal kunt ophangen aan het voorwiel. Door het rek draaibaar te bevestigen, ontstaat een flexibel systeem. Hiermee kunnen ook ligfietsen worden opgehangen. Zelfs een bakfiets is mogelijk, mits de ruimte hoog genoeg is.

In de stalling staan ook twee motoren die er al stonden voor de overname. De eigenaren van de motoren wonen boven, respectievelijk tegenover de stalling en houden een oogje in het zeil.

Ook staan er een aantal kinderwagens in hoekjes die te klein zijn voor een fiets. Deze wagens zijn lastig om mee te nemen op een smalle trap naar een bovenwoning. Fietsen die minder vaak gebruikt worden, wat blijkt uit de stoflaag op de fiets, worden in overleg met de eigenaar naar een plekje wat meer naar achteren verplaatst, zodat frequente gebruikers een plek kunnen krijgen bij de ingang.

De stallingen worden met een chip geopend; die chip is tevens het hart van het controlesysteem. De volgende stap is beveiliging met camera's die op afstand kunnen worden gestuurd. Deze maatregel wordt met name ingevoerd bij een aantal stallingen waar de veiligheid nu niet goed geregeld is.

De gemeente en het stadsdeel subsidiëren de inrichting van de stallingen.

Den Haag Staedion

In de wijk Transvaal is in de jaren tachtig veel nieuwbouw gepleegd en deze woningen hebben wel een berging. Ook bij de huidige nieuwbouw worden er bergingen gebouwd volgens het Politiekeurmerk Veilig Wonen.

Voor de portiekwoningen die gerenoveerd gaan worden, zoekt Staedion nog een oplossing. Net als voor een gedeelte van Transvaal waar niet gerenoveerd hoeft te worden en waar veel eigen woningbezit is. In tegenstelling tot Rotterdam en Amsterdam kent Den Haag geen traditionele buurtstallingen. Staedion wil nu kijken of er mogelijkheden zijn om een benedenwoning als buurtstalling in te richten.

Staedion wil van Transvaal een schone, veilige wijk maken. Een fietsvriendelijke inrichting van de wijk wordt gezien als een van de mogelijkheden om het woonklimaat (fijnstof en CO₂) te verbeteren. Men weet ook dat meer fietsen op straat de sociale veiligheid ten goede komt.

Den Haag Biesieklette

Biesieklette is de organisatie die buurtstallingen en fietstrommels beheert in Den Haag en Delft. Daarnaast exploiteert men bewaakte stallingen bij middelbare scholen en winkelcentra. Tot nog toe worden stallingen door de gemeenten beschikbaar gesteld, waarna Biesieklette het beheer op zich neemt. Nieuw is dat een kerkruimte over had en deze voor een buurtstalling beschikbaar stelde. Biesieklette geeft aan dat vanuit verschillende wijken vraag is naar buurtstallingen, maar dat er geen ruimte beschikbaar is. Op dit punt kunnen corporaties een oplossing bieden door een benedenwoning of gedeelte daarvan beschikbaar te stellen.

Winterswijk

Woningcorporatie De Woonplaats heeft een door de politie aangegeven risicoplek voorzien van een goede fietsenstalling. Hier zijn fietsbeugels met het keurmerk Fietsparkeur geplaatst bij de ingang van de portieken. Nu kan de fiets vastgezet worden aan de vaste wereld. Gasten en bewoners die kort willen parkeren kunnen de fiets nu veilig stallen.

Fiets in opmars

Nederlanders pakken steeds vaker de fiets. Op korte ritjes tot 7,5 kilometer is het aandeel van de fiets in 2006 gestegen tot 34,7 procent, blijkt uit de Nationale Mobiliteitsmonitor 2006.

Het fietsaandeel in ritten tot 7,5 kilometer neemt sinds 2002 langzaam maar gestaag toe, na jaren gelijk te zijn gebleven. Het aantal afgelegde kilometers zit ook in de lift. In 2003 werd, vooral dankzij het goede weer, 13,9 miljard kilometer weggefietsd. In 2004 was de uitkomst iets lager, 13,7 miljard kilometer. In 2007 fietsten we met zijn allen 14,7 miljard kilometer weg.

De Fietzersbond denkt en werkt graag met u mee om fietsvoorzieningen te verbeteren. Onderstaand drie mogelijkheden om het fietsgebruik in de wijk te stimuleren en het fietsen veiliger en comfortabeler te maken.

1. Een Wijk voor de Fiets: hoe fietsen we sneller, veiliger en comfortabeler in onze wijk?

Samen met een groep bewoners en professionals uit de wijk brengen we in kaart welke bestemmingen er in de wijk zijn en hoe deze lopend en fietsend te bereiken zijn. Hoe lopen en fietsen kinderen naar school, naar een speelplek of naar de sportaccommodatie. Hoe gaan ouderen veilig naar de winkel of het wijkcentrum, en hoe kunnen zij een recreatief rondje fietsen.

Door eerst de loop- en fietsroutes in de wijk in kaart te brengen en vervolgens het andere verkeer in te passen, worden fiets- en looproutes geoptimaliseerd. In kleine groepjes worden gegevens verzameld voor een workshop van een dag waarin we (eventueel in groepjes) de wenselijke routes uitwerken. De voorstellen worden na de workshop uitgewerkt en gepresenteerd. De resultaten kunnen dan gebruikt worden als visie op het lopen, fietsen en spelen (verblijven) in de wijk.

2. Hoe voorkom je fietsdiefstal?

Samen met een groep bewoners bekijken we elke mogelijkheden er zijn om de fiets bij de woning te parkeren en hoe die verbeterd kunnen worden. Het gaat vooral om woningen zonder eigen berging en het kort stallen door bezoekers. Woningcorporaties en gemeenten kunnen een aantal maatregelen nemen om diefstal en vernieling van fietsen tegen te gaan. Samen met een bewonersgroep, vereniging van eigenaren of vereniging van huurders scan- nen we in een aantal woonstraten de problemen rond het stallen van fietsen en geven we oplossingen aan. De Fietzersbond werkt dit uit tot een voorstel. Ook geeft de Fietzersbond een advies over de verdere gang van zaken. Dit voorstel is de basis voor lobbyactiviteiten richting politie, wijkorgaan, huiseigenaren, stadsdeel of gemeente.

3. Op de fiets naar de winkel: hoe maken we dit mogelijk en aangenaam?

Samen met een groepje bewoners en vertegenwoordigers van de winkeliersvereniging maken we een scan: we inventariseren waar fietsers hun fiets parkeren om te gaan winkelen en/of hoe we dit aantrekkelijker kunnen maken. Voor dagelijkse boodschappen is voor veel mensen een reistijd van 5 minuten acceptabel. Voor voetgangers is dat een afstand van ongeveer 400 meter, voor fietsers 1500 meter. Anderen doen boodschappen op weg naar huis (ke- tentransport).

Als fietser merk je vaak dat je de fiets niet vlakbij de winkel kunt stallen. Vaak zijn er geen beugels waaraan je de fiets vast kunt zetten. Vlakbij het winkelcentrum kan dat rustige 30 km-sstraatje ineens ook heel druk zijn. Je moet dan achter geparkeerde auto's langs die plotseling achteruit kunnen rijden.

Als voetganger wil je graag voldoende loopruimte en de mogelijkheid om veilig over te steken. Hoe kan men het aantrekkelijker maken om op de fiets of lopend naar de winkel te gaan of hoe kun je bovenstaande problemen voor- komen? Iedereen die lopend of fietsend een boodschap doet, maakt ruimte voor iemand die met de auto moet komen.

11 Trottoir en erf als potentiële speelruimte

Dirk Vermeulen

Inleiding

Stichting SPEELRUIMTE verricht werkzaamheden voor gemeenten overal in Nederland. Regelmatig krijgt zij binnen opdrachten de kans om naar kinderen en jongeren te kijken, kinderen en jongeren te bevragen en met kinderen en jongeren te spreken. Verder bieden de opdrachtgevers gezamenlijk de mogelijkheid om een dwarsdoorsnede van alle verschillende typen Nederlandse woonomgevingen te zien, te onderzoeken en te beschrijven op hun speelmogelijkheden. In dit artikel belichten we een aantal inzichten die we de afgelopen 20 jaar in ons werk hebben opgedaan.

Wat is de motor, de drive achter het buitenspelen en buiten zijn?

Regelmatig vragen wij via basisscholen aan kinderen uit groep 6, 7 en 8 naar hun motivatie voor het buitenspelen. Zo ook doen we dat aan jongeren van 10 tot 20 jaar op diverse vindplaatsen in de openbare ruimte en bij scholen.

De motivatie voor dat buitenspelen en buiten zijn, is heel verschillend. Jongens en meisjes lijken heel verschillend te zijn. Maar achter veel geliefde spellen en activiteiten zit dezelfde sociale drive: buitenspelen en buiten zijn doe je met elkaar. Kortom: de openbare speelruimte is, voor een groot deel van de jeugd, een plaats om anderen te ontmoeten en om samen te spelen of samen te zijn.



Buiten zijn dichtbij huis

Spelen en buiten zijn dichtbij huis

Op de stoep

De ruimte rond de eigen woning is van oudsher de eerste plek waar je kunt buiten zijn en buitenspelen. Hier vind je de achtertuin, het achterpad, de steeg en de stoep voor de woning¹. Het is ook de ruimte waar je de eerste contacten legt. Het geluid van stemmen over de tuinschutting maakt nieuwsgierig. Op de stoep voor je eigen huis volgen de eerste ontmoetingen.

Om echt makkelijk op stoep en straat te kunnen spelen, is er ruimte nodig. De stoep moet voldoende breedte bieden om spelen naast de primaire functie lopen mogelijk te maken. Als je uitgaat van een moeder met kinderwagen met kind aan de hand en een te passeren object, zoals een fiets tegen de gevel of een lantarenpaal, heb je de minimum functionele maat wel te pakken. Deze ligt op 150 cm ofwel vijf stoeptegels². Als de stoep breder is dan deze maat, ontstaat ruimte voor zomaar spelen zonder dat je anderen in hun gebruik van de straat stoort of dat jij gestoord wordt. Op brede stoepen zie je kinderen winkeltje spelen op een kleedje. Of ze zijn druk met een tekening of met het observeren van miertjes. Objecten op de stoep als tuinmuurtjes, hekken, boomvoeten, regelkasten, paaltjes en dergelijke worden in het spel betrokken³.

- ¹ In de speelmeter informele speelruimte van Stichting Ruimte (1986) krijgt het aanwezig zijn, in een glijdende schaal, extra punten.
- ² Stichting Ruimte (1986) rekent de stoep vanaf 1,2m', in een glijdende schaal, mee. Boven de 3m' worden extra punten gegeven.
- ³ Stichting Ruimte (1986) geeft, in een glijdende schaal, extra punten voor deze elementen in het overgangsbied.

Op de straat

Passerende auto's in de straat maken het spelen lastig. Ouders houden hun kinderen eerder binnen als er te veel en te hard rijdende auto's zijn⁴. Op het structuurniveau van de verkaveling moet je dus regelen dat er weinig doorgaand verkeer in de woonstraten is. Zodat kinderen meer mogen buitenspelen.

Sinds de oorlog zijn hier diverse concepten op ontwikkeld. Daarbij wordt de straat als het ware opgevouwen en ontstaat er een straat zonder doorgaand verkeer. Het verkeer heeft hier alleen een eindbestemming. Voorbeelden zijn de lus, de cul-de-sac en de parkeerhof. Nadeel van deze oplossing is echter dat het verkeer op de hoofdstraat snel te druk wordt. Met de Wet geluidhinder begin jaren '80 werd deze wijze van ontsluiten een vergunningprobleem. Sinds die tijd zie je op structuurniveau meer een boomstructuur, waarbij het verkeer heel snel afwikkelt naar lagere concentraties. Het eindstation van de auto is dan toch vaak weer een van de hiervoor genoemde oplossingen.

Bedreiging

Het oude systeem van de straat als ontmoetings- en speelruimte, het communicatiekanaal van de stad, komt de laatste 40 jaar steeds meer onder druk te staan. Rond 1970 woonden er in Nederland nog circa 4,2 mensen per woning. Ofwel ongeveer 2,2 jeugdigen (0-18 jaar) per woning. In de directe omgeving van een woning staan ongeveer 100 andere woningen. Vroeger woonden daar



Amstelveen: Cul-de-sac Pilatus

dus ongeveer 220 minderjarigen. De kans dat je iemand van jouw eigen leeftijd op straat tegenkwam, was in die dagen dus erg groot.

Deze getallen zijn nu echter dramatisch veranderd. Nu wonen er in ons land gemiddeld 2,4 inwoners per woning. Dit komt neer op ongeveer 0,6 jeugdigen⁵. Dat betekent dat er in een blok van 100 woningen nu nog maar 60 minderjarigen wonen. De kans dat je iemand van jouw eigen leeftijd op straat tegenkomt, is dus sterk afgenomen.

Daar komt bij dat het voor jeugdigen inmiddels veel makkelijker is om contact te maken met hun mobiele telefoons (sms en mms) en de computer (MSN, Hyves etc.). Kortom: de straat verliest in rap tempo zijn aantrekkelijkheid als ontmoetings- en speelruimte. Wel zie je dat kinderen meer en meer met elkaar afspreken.



Buiten op straat dichtbij huis

4. Engels onderzoek uit de jaren '80 liet overigens zien dat ongelukken meestal ontstaan doordat de bestuurders niet reageren op spel, terwijl kinderen bijna altijd reageren op naderende auto's. Daar is mijn inziens nog weinig in veranderd. Ouders onderschatten dus de (juiste) reacties van hun kinderen.
5. Er zijn al heel wat wijken waar dit onder de 0,4 ligt: 40 minderjarigen in een blok van 100 woningen.



Ontmoeten van een leeftijdsgenoot wordt lastig



Kinderen spreken vaker met elkaar af

Potentie van de straat weer versterken Blokje om en achterpaden

Als je je snel in de woonomgeving kunt verplaatsen, draagt dat bij aan de speelwaarde van die woonomgeving. Je hoort stemmen en gaat erop af. Het blokje om via het achterpad draagt bij aan een transparante en goed bespeelbare woonomgeving. Voor kleine kinderen en meisjes heeft het achterpad en de verbindende steeg een grote aantrekkingskracht. Het biedt veiligheid aan ouders. Zij kunnen ook makkelijk grenzen stellen aan de verkenningdrift van hun kinderen: 'Je mag op het achterpad, de steeg en hiervoor op de stoep.' Voor je het weet, ontdekken kinderen dat er verderop weer een steeg is en dat ze zo weer bij hun eigen voordeur uitkomen.

In Purmerend Noord ligt een stukje verkaveling waar het principe van achterpaden en stegen gecombineerd is met woonpaden. Door de molenwiek-achtige opzet van de blokken komen de straten, woonpaden en stegen uit op de centrale speelplek, welke naast de centrale parkeerplaats ligt. Op die manier is ontmoeten welhaast onvermijdelijk.



Blokje om en achterpaden



Purmerend Noord Scholeksterhof



Om kinderen zoveel mogelijk kans te geven elkaar te ontmoeten, werden speelvoorzieningen in de jaren '70 ook vaak aan achterpaden gelegd. Maar door de nieuwe bouwregelgeving mag iedereen tegenwoordig een schutting plaatsen en zijn veel van deze 'achtertuin-plus' plekken veranderd in naargeestige omgevingen. In de Haagse Vinex-wijk Ypenburg is een oplossing gezocht voor dit probleem. Het bouwblok is iets groter gemaakt zodat er ruimte kwam om woningen te bouwen langs de (auto-vrije) speelplaats (Visdiefhof, Den Haag). Opvallend is dat vrijwel alle bewoners een privé bankje voor het huis geplaatst hebben. Hier is sprake van een goede, informele, sociale controle. Bovendien hebben alle woningen een in de gevel terugvallend portaal dat bij regen beschutting biedt.

Congestie

Het is een wijdverbreid misverstand dat een goede openbare ruimte gelijkstaat aan een woonomgeving met een lage woningdichtheid. Ontmoeten is de basis voor een goede speelruimte. Je moet elkaar dus tegen kunnen komen. Bij een hogere woningdichtheid is er meer activiteit en meer verplaatsing en dus ook een hogere trefkans. Er valt ook meer te beleven. Kinderen en jongeren zijn liever daar waar wat te beleven valt.

Aan de Weidevogellaan in Den Haag (Ypenburg) is in de verkaveling gekozen voor een opzet met eengezinswoningen in een menging met appartementen in middelhogbouw en enkele patiowoningen. De verkaveling is zeer compact en laat ruimte voor een centraal plantsoen en een brede boulevard. Doordat er veel woningen op een compact oppervlak aanwezig zijn, is er een grotere trefkans voor jeugdigen die buiten willen spelen en ontmoeten.



Parkeren

In het woonerf is het parkeren met aangegeven parkeervakken geregeld. Het achterliggende idee is dat de woonerfstraat multifunctioneel gebruikt kan worden. Waar op het ene moment een auto staat, kan op een ander moment gereden of gespeeld worden. Dat het aantal parkeerplaatsen in het woonerf vastligt, is eigenlijk een stevig pluspunt voor het woonerf.

De stoep en de straat kunnen ook een spelstimulerende kwaliteit krijgen. Al in de jaren '60 van de vorige eeuw



zijn verkavelingen bedacht waarbij de auto geen plaats heeft in de straat, maar ergens anders staat. Als er in de straat geen privé-eigendom staat, dat deuren en krassen kan krijgen, mogen kinderen veel meer. Een andere, meer moderne oplossing van het parkeerprobleem is het parkeren op eigen erf. Die oplossing vind je bijvoorbeeld bij de drive-in-woning, de woning met carport en de twee onder één kap-woningen. Vaak voegen deze woningtypen een stukje ruimte, al dat niet verhard, al dan niet voorzien van een dak, toe aan de straat.

Al met al is parkeren in feite een privé-probleem. Het is eigenlijk raar dat we het een probleem vinden als jongeren⁶ een stukje straat even in beslag nemen voor een privé-moment: ontmoeten en kletsen. Terwijl we het normaal vinden dat onze auto permanent op de straat ruimte in beslag staat te nemen. En ondertussen wordt elk kind dat een krasje op een auto dreigt te maken, weggestuurd. Een privé-probleem als afval mag je ook niet op straat dumpen!

Een interessant experiment met parkeren is gedaan in de buurt Stadstuinen in de wijk Nieuwland in Amersfoort. Het woninggebonden parkeren vindt plaats in parkeerkelders onder appartementen. Bezoekers parkeren op straat. Door deze opzet is er in de straat weinig ruimte nodig voor parkeren en is er meer ruimte om op de stoep en de straat te spelen.

⁶ *Zodra er meer dan drie op een kluitje staan, komt de politie op grond van het APV-artikel 'onwettige samenscholing', en mag ze dan wegsturen.*



12 De woonstraat, speelruimte voor parkeren

Michiel Dol, Eddie Kips en Steven Schepel

Inleiding: Stedenbouw, kinderen en parkeren

Vergelijk de huidige woonstraat met de woonstraat van 50 jaar geleden. Toen vooral ruimte, kinderen en een broodbezorger, nu vooral geparkeerde auto's.

Deze enorme verandering geldt met name voor de oudere woonstraten, die 50 jaar geleden al bestonden. In de jaren '60 werd de woningbouw veel ruimer van opzet en maakte de auto deel uit van het stedenbouwkundig plan. Vervolgens werd in de jaren '70 en '80 veel laagbouw gebouwd, met woonerven waarbij kinderen en verkeer de ruimte delen. Ook hierbij werd met parkeernormen gewerkt, al zijn die achterhaald door toename van autobezit per huishouden.

Ruimtelijke factoren hebben volgens het rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving [1] slechts beperkte invloed op het autobezit. In de VINEX-wijken van de jaren '90 is nog geprobeerd het autobezit terug te dringen door het beperken van het aantal parkeerplaatsen. Het toepassen van een lagere parkeernorm bleek uiteindelijk weinig tot geen effect te hebben op het autobezit. Wel ondervinden de huidige gebruikers en bewoners er grote hinder van.

Alleen wanneer voldoende vervoersalternatieven aanwezig zijn en het voorzieningenniveau dusdanig is dat bewoners alles in de buurt kunnen vinden, zoals in de compacte stedelijke centra, is de parkeerbehoefte minder.



Illustratie Hein de Kort

Onvoldoende ruimte voor parkeren

Nederland heeft de grootste autodichtheid van Europa [4]. Op 1 januari 2008 waren er volgens het CBS 7,4 miljoen personenauto's in Nederland, in 2000 waren dit er nog 6,3 miljoen. Deze personenauto's leggen gemiddeld een afstand van 13.800 km per jaar af, wat neerkomt op nog geen 40 km per dag. Gemiddeld verplaatsen wij ons 1 uur per dag. De gemiddelde auto staat dus 23 uur per dag stil. Bovendien verschuift in het kader van 'Anders



Den Haag, 1957



betalen voor mobiliteit' de bekostiging van het autogebruik van wegenbelasting naar betaling per gereden km, en zal de gemiddelde auto in de toekomst misschien nog wel langer stilstaan. De druk op de ruimte wordt daardoor steeds groter.

Hoeveel ruimte nemen geparkeerde auto's in?

Als je alle personenauto's in Nederland op een rij zou zetten, kom je, bij een gemiddelde lengte van 4 meter per auto, op een file van 30.000 km. Parkeer je ze allemaal achter elkaar langs de weg in vakken van 6 meter lengte, dan krijg je een rij van 45.000 km lengte (meer dan de omtrek van de aarde).

Een parkeerterrein waar auto's dwarsgeparkeerd kunnen worden, vraagt 20 m² per auto. Voor heel Nederland betekent dit parkeerterreinen van in totaal 150 km². Dat is anderhalf maal de oppervlakte van de gemeente Den Haag (98,2 km²)!

In de loop der jaren zijn instrumenten ontwikkeld om het parkeren in goede banen te leiden. Betaald parkeren en strenge controle op het parkeren bij binnensteden, wijkcentra, attracties e.d. zijn inmiddels geaccepteerd en kostendekkend. Tegenwoordig kan op die plekken het parkeren dus beheerst worden. Desgewenst kan het aantal parkeerplaatsen op straat teruggebracht worden. Het probleem van parkeren manifesteert zich nu dus vooral in de woonstraat. 85% van de openbare parkeerplaatsen zijn woninggebonden [1] en de meeste van die parkeerplaatsen bevinden zich op of langs de straat.



Autovrij gebied in de Delftse binnenstad

Uit een enquête van Vereniging Eigen Huis blijkt dat de grootste ergernis van huiseigenaren betrekking heeft op het gebrek aan parkeerruimte. Uit de enquête blijkt ook dat veel huiseigenaren van mening zijn dat de lokale overheid dit probleem zou moeten oplossen. Men veronderstelt kennelijk dat men bij de aanschaf van een auto gelijk recht heeft op een stukje openbare grond vlakbij de voordeur. Die redenering gaat misschien nog enigszins op bij nieuwere woonwijken waar al gerekend is op de aanleg van een bepaald aantal parkeerplaatsen bij het vaststellen van de grondprijs. Alle overige parkeerplaatsen zijn te beschouwen als een cadeautje met een waarde die soms de prijs van de auto overtreft. Langzamerhand realiseert men zich dat het niet meer zo verder kan.

In de beschouwing over 'de laatste parkeerplek' [2] wordt zorg geuit over 'de aantasting van andere functies zoals groen- en speelvoorzieningen', terwijl veilige ruimte voor voetgangers en fietsers nog buiten beschouwing blijft.

Financiële en politieke oplossing

In de recent voorgestelde oplossingen [1, 2, 3] staat centraal de poging om het probleem te verplaatsen naar de gebruiker van de parkeerruimte. Dat dit geen eenvoudig traject is, staat buiten kijf, al zijn de eerste stappen naar 'betalen voor gebruik' gemaakt. Parkeren wordt dan onderdeel van zowel ruimtelijk beleid als mobiliteitsbeleid, waarbij mobiliteit alle vormen van mobiliteit betreft. In een dergelijke kostenbewuste benadering dient wel meer oog te zijn voor andere belangrijke functies van de



Betaald parkeren

straat, met name de eerder genoemde kwaliteiten voor kinderen.

Uitgangspunt is dat ruimteclaims voor parkeren nooit ten koste mogen gaan van veilige verblijfs- en verkeersruimte voor kinderen en andere straatgebruikers.

In veel wijken betekent dat:

- terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen op straat en, waar nodig, gelijktijdig vergroten van alternatieve parkeerruimte;
- beperken van foutparkeren door effectieve handhaving;
- reguleren van de schaarste door middel van een marktconforme parkeerprijs, waardoor financiële ruimte ontstaat voor het realiseren van aanvullende capaciteit.

Stedenbouwkundige adviezen (kanttekeningen) voor kindvriendelijk parkeren

We moeten op zoek naar nieuwe manieren van parkeren om de grote hoeveelheid auto's kwijt te kunnen en de ruimte weer in gebruik te kunnen nemen als verblijfsgebied, o.a. voor kinderen. Een belangrijk criterium bij het kiezen van de oplossing is dat de geparkeerde auto's de bewegingsvrijheid (de vrijheid om grote delen van de straat over de volle breedte te gebruiken voor sociale activiteiten) en de aantrekkelijkheid van het straatbeeld zo min mogelijk in de weg moeten staan.

Vuistregels daarbij zijn:

- Beperk de lengte van een rij geparkeerde auto's. Daarmee krijgen kinderen en andere voetgangers betere mogelijkheden om de straat veilig over te steken en kriskras te gebruiken.
- Minimaliseer de totaalomtrek van de rijtjes geparkeerde auto's.

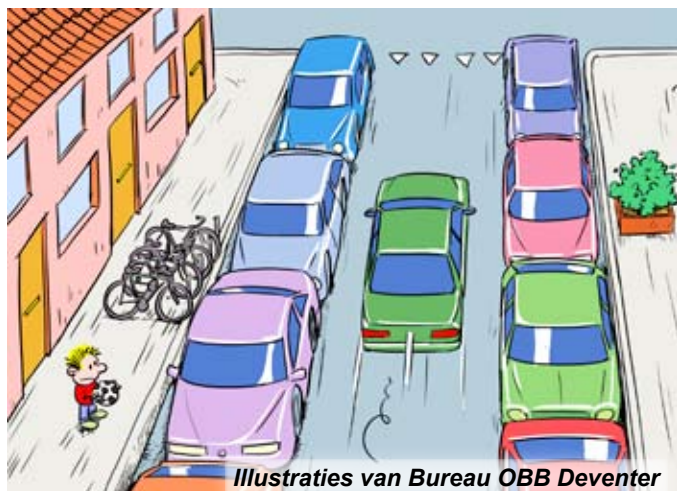
In het onderstaande lichten wij deze vuistregels nader toe.

Beperk de lengte van een rij geparkeerde auto's

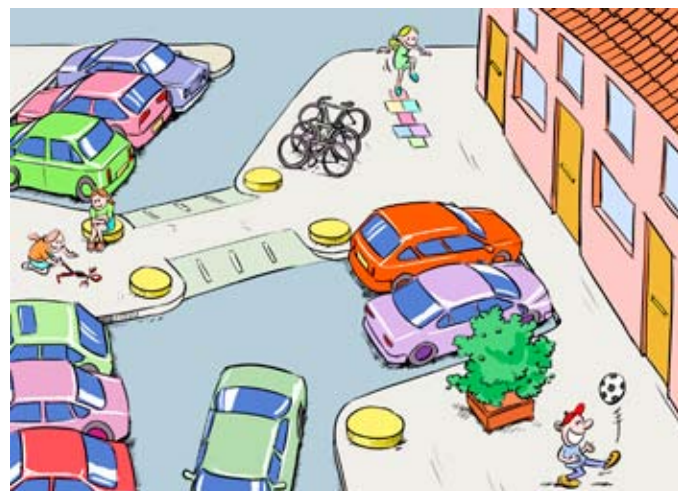
Om de bewegingsvrijheid te bevorderen en kriskrasgebruik van de straat mogelijk te maken, is het gewenst zo af en toe een parkeervak op te offeren om zo een doorgang te creëren. Of beter nog: een doorgang gecombineerd met een drempel, waardoor mensen met een kinderwagen of een rollator zonder niveauverschil kunnen oversteken. Zulke doorgangen (maximaal 30 meter uit elkaar) kunnen nog beter gemarkeerd worden door er een boom, ander groen, een fietsenrek of een speelvoorziening aan toe te voegen.

Minimaliseer de totaalomtrek van de rijtjes geparkeerde auto's

Een blokje dwarsgeparkeerde auto's is veel beter te accepteren dan twee rijen langsgeparkeerde auto's. In een straatgedeelte van 30 meter kunnen 13 auto's dwarsgeparkeerd worden, of 10 auto's langsgeparkeerd in twee rijen.



Illustraties van Bureau OBB Deventer



Schuinparkeren (45 graden) is nog veel minder efficiënt. Vanwege de vele onbruikbare hoeken kunnen op diezelfde 30 meter slechts 8 schuingeparkeerde auto's staan. Het strooien van parkeerplaatsen, zoals in de begintijd van het (woon)erf vaak gebeurde, levert een onoverzichtelijk geheel op, met weinig mogelijkheden voor kinderspel en andere sociale activiteiten. Voor het verbeteren van de kindvriendelijkheid is het dus aan te bevelen om te kijken of er te schuiven valt met de plekken voor de auto's. Zo zou je een schaduwrijke, onbruikbare 'speelplek' kunnen gebruiken voor dwarsparkeren, zodat middenin straat ruimte ontstaat voor spelen of in ieder geval een plek om over te steken.

Meervoudig ruimtegebruik

Wat betreft meervoudig ruimtegebruik zijn vier aspecten te onderscheiden:

1. Het mengen van functies.
2. Het intensiveren van functies.
3. Het benutten van de derde dimensie: het stapelen van functies.
4. Het benutten van de vierde dimensie: wisselen van functie in de tijd.



Op deze sombere speelplek...



...kunnen auto's staan



zodat midden in de straat...



...ruimte voor een zonnige speelplek ontstaat

Hieronder lichten wij deze aspecten toe.

Het mengen van functies

Hierbij kun je denken aan het (woon)erf, waarbij auto's aan de randen van een plein gegroepeerd kunnen parkeren. De rest van de ruimte kan dan worden benut voor rijden en spelen. Voorwaarde is natuurlijk dat de snelheid op het (woon)erf effectief beperkt is.

Het intensiveren van functies

Het totaal aantal parkeerplaatsen in een wijk met woningen en kantoren kan worden verminderd wanneer een deel van de parkeerplaatsen dubbel gebruikt kan worden: 's avonds door bewoners en overdag door werknemers. Dat vereist wel goede afspraken of een systeem van parkeervergunningen.

Een andere vorm van intensivering, het klinkt misschien een beetje tegenstrijdig, is het concentreren van de auto's op één plek in een wijk waardoor je andere plekken vrij kunt houden voor andere functies. Dit is in de jaren '60 en '70 al vaak toegepast door auto's te groeperen aan één kant van een huizenblok, waardoor de andere kant vrij kon blijven van auto's. Daar ontstond dan ruimte voor speelplekken en groen.

Voordeel is dat kinderen binnen het blok alle vrijheid hebben. Nadeel is dat de straten eromheen geheel aan het rijdend verkeer zijn overgelaten.

Bij intensiveren zou je ook nog kunnen denken aan het versmallen of verkorten van parkeervakken. Als bezwaar wordt naar voren gebracht dat daardoor vaker moeilijkheden ontstaan met het in- en uitstappen en ook met het oversteken tussen twee auto's door. Ook zouden er meer schadegevallen zijn. Toch is ruimtewinst te behalen. Als je parkeerplekken van 2,50 meter breed vervangt door plekken van 2,25 meter (minimale breedte volgens NEN 2443) dan kun je 10 auto's kwijt waar er eerst 9 stonden. Een deel van de parkeerplaatsen zou je ook kunnen reserveren voor auto's van bescheiden afmeting. Die plaatsen zou je kunnen verkorten, waardoor er meer auto's achter elkaar passen. Op die manier zou je ook de parkeertarieven kunnen differentiëren.



Een ander systeem is het autodelen. Hierbij wordt één auto beurtelings door verschillende mensen gebruikt. Autodelen is ooit begonnen door een paar mensen die samen één auto kochten. Inmiddels is het een erg succesvol concept dat bedrijfsmatig wordt aangepakt. Hoewel ook een deelauto een plekje nodig heeft, zit de ruimtewinst er natuurlijk in dat meerdere mensen gebruikmaken van dezelfde auto en dus niet allemaal apart een parkeerplek nodig hebben.

Het stapelen van functies

Hoewel ze relatief kostbaar zijn, kunnen parkeergarages wel bijdragen het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Wanneer je dit aspect meetelt, zou de kostenbatenanalyse voor parkeergarages wel eens veel gunstiger kunnen uitvallen dan wanneer je uitsluitend de aanlegkosten van een parkeergarage vergelijkt met die van een gewone parkeerplaats. Door bijvoorbeeld een parkeerterrein te overkappen, creëer je een buurtgarage.





Slim stapelen



Stoepparkeerbord Van Heemstrastraat, Delft

Op die garage kun je een plein realiseren waar de bewoners ongehinderd van de ruimte kunnen genieten.

Een mooi voorbeeld is het ecologische buurtje De Kersentuin in Leidsche Rijn, waar de vrijgekomen ruimte gebruikt is voor gemeenschappelijk groen dat gezamenlijk wordt aangelegd en onderhouden. Alle autobezitters betalen mee aan de garage, ongeacht de plek waar ze parkeren.

Natuurlijk kun je ook de auto's zelf gaan stapelen. Daarvoor bestaan geavanceerde parkeersystemen, die zowel boven- als ondergronds kunnen worden toegepast. Er zijn systemen die het mogelijk maken om twee auto's te parkeren op de plek van één, maar er zijn ook volledig geautomatiseerde systemen waarbij auto's worden weggezet in torens dan wel in kelders. Tot nu toe zijn deze systemen zo kostbaar dat ze alleen in heel bijzondere gevallen worden toegepast, zoals bij enkele (dure) woningen in de wijk Borneo in Amsterdam.

Tijd: wisselen van functie gedurende de dag

Veel auto's verlaten 's ochtends hun plek om vervolgens de rest van de dag bij een kantoor weer stil te staan. Hiermee ontstaat in veel buurten ruimte die overdag vrij is en alleen 's avonds gebruikt wordt om te parkeren.

Sommige oudere straten zijn zo smal dat er eigenlijk slechts aan één kant geparkeerd kan worden. Maar inmiddels is de parkeerbehoefte zo groot geworden dat

er aan weerszijden half op het trottoir geparkeerd wordt. Overdag is een flink deel van de parkeerplaatsen leeg. Dat geeft iets meer ruimte en bewegingsvrijheid aan kinderen, maar het zicht over en weer tussen automobilisten en kinderen blijft slecht en de speelmogelijkheden zijn klein. Een verbetering is het wanneer het parkeren overdag beperkt wordt tot één zijde van de straat. Het straatbeeld is dan ruimer en het zicht over en weer is beter. De rijbaan en het vrije trottoir kunnen samen gebruikt worden voor kinderspel.



Kersentuin: gezamenlijke daktuin op garage



Hof van Zilverlicht Delft

Soms kan het ook zijn dat bewoners onderling afspreken overdag bepaalde plekken vrij te houden. Zo wordt in de Hof van Zilverlicht in Delft op de doorlopende straat geparkeerd, maar ook in de hofjes. In sommige hofjes hebben de bewoners afgesproken overdag het hele hofje vrij te laten. Daar ontstaat prachtige en veilige speelruimte (vooral voor kleintjes).

Parkeren op eigen erf

Parkeren op eigen erf leidt niet tot minder ruimtebehoefte, maar kan wel een positieve invloed hebben op de kwaliteit van de openbare ruimte. Bovendien betaalt de autogebruiker op deze manier wel een kostendeekkende prijs voor de plaats van de auto, want hij is zelf eigenaar van het stuk grond waarop de auto staat.

Parkeren op eigen erf biedt een aantal voordelen. Veel bewoners zullen de auto 'inpakken' door eigen beplanting (meestal goed onderhouden). Vaak is er ook nog wel plaats voor een bankje. Staat er geen auto, dan ligt er een geïndividualiseerd eigen plaatsje voor het huis. Als de huizen een breed front hebben (zoals in de Rijswijkse buurten Liseiland en Rieteiland) kun je ook in de lengte parkeren op eigen erf. Uitgaan van parkeren op eigen erf betekent bovendien dat de straat zelf vrij zou kunnen worden gehouden van parkeerders. Dit vraagt natuurlijk wel om een aantal gemeenschappelijke plaatsen voor bezoekers. Is daarvoor geen plaats in de straat zelf, dan kan een kleinschalige buurtgarage voor bezoekers en tweede auto's een optie zijn. Ook het toepassen van een



Hof van Zilverlicht Delft

ondergrondse garage op eigen terrein waarbij je auto onder je gazon of oprit gestald wordt, biedt kansen voor ruimtebesparing en een verbetering van de gebruiksmogelijkheden van de straat.

Conclusie

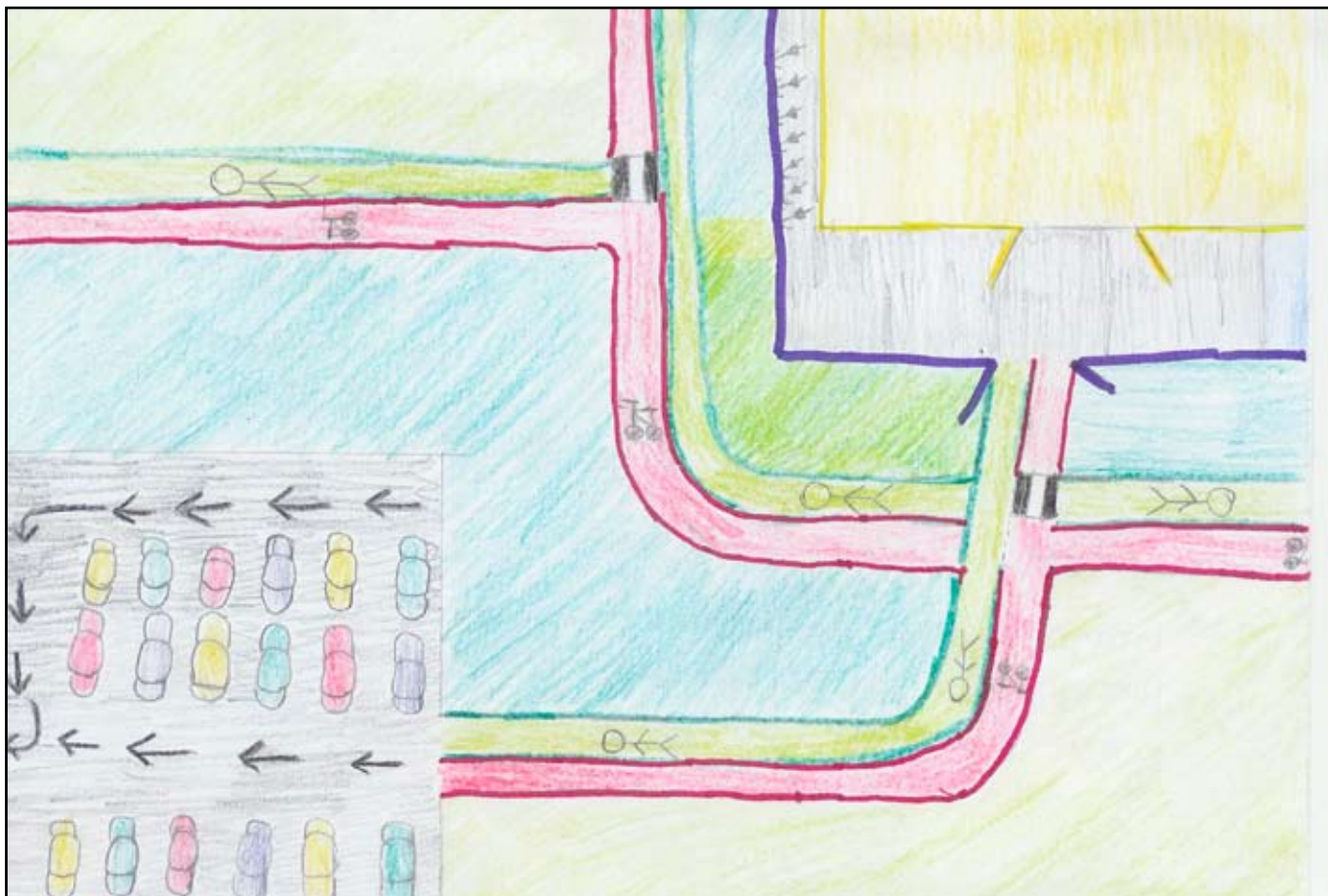
Zoals uit het voorgaande blijkt, is er niet één standaardoplossing te bedenken. Het gaat er vooral om, rekening te houden met alle gebruikers van de openbare ruimte en daarbij de dominantie van de auto te beperken. Een kind dat op straat speelt, gebruikt die ruimte uiteindelijk intensiever dan een auto die bijna de hele dag op dezelfde plek niks staat te doen. Sommige oplossingen zijn erg kostbaar, maar uiteindelijk gaat het om een keuze voor een aantrekkelijke woonomgeving die per saldo meer oplevert dan door blik overheerste straten.



Rieteiland/Liseiland Rijswijk

Literatuur

- [1] Coevering, P. van de; Zaaijer, L.; Nabielek, K.; Snellen, D. (2008) *Parkeerproblemen in woongebieden. Oplossingen voor de toekomst*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Planbureau voor de Leefomgeving.
- [2] *Vechten om de laatste parkeerplek* (Verkeerskunde, 2008, nummer 9).
- [3] *Parkeren in woonwijken* (CROW, verschijnt december 2008).
- [4] *Parkeerbeleid op middellange termijn (KPVV met Grontmij, 2008)*.
- [5] *KiSS, versie 3* (2007).
- [6] *Delft Manifest* (2005).
- [7] Dekker, D. (2008) *Parkeerbeleid in Nederland is reactief. Artikel in Parkeer, jaargang 4, nummer 5, oktober 2008, Parkeermagazine BV, Nieuwegein*.
- [8] Bach, B. (2006), *Stedenbouw en verkeer – een selectie uit de gereedschapskist van Bach* (CROW).



*'Mijn wens is dat er geen auto's meer in de buurt van de school zijn.
Dat ze een parkeerplaats oprijden en niet verder kunnen.'*

13 Leren fietsen

Arien de Jong en Marian Schouten

Over het waarom, hoe, wie, waar en wanneer van leren fietsen is al veel bedacht, onderzocht en geschreven. Voor dit hoofdstuk hebben we een selectie gemaakt van relevante passages uit enkele artikelen en rapporten. Achtereenvolgens komen de volgende onderwerpen aan bod:

1. Waarom fietsen belangrijk is
2. Leren fietsen: Hoe? Wie? Waar?
3. Educatieve hulptroepen
4. Fietsvriendelijke omgeving

1. Waarom fietsen belangrijk is

Deze tekst is een verkorte en bewerkte versie van een artikel dat in mei 2004 in de Vogelvrije Fietser, het tijdschrift van de Fietzersbond, verscheen. Het artikel is te downloaden via www.fietzersbond.nl/kinderen.

Fietsen is gezond

Nee, dit is geen argument om mee aan te komen bij de kinderen. Die vinden alles wat gezond is bij voorbaat verdacht. Maar voor ouders is het een prettige opsteker: wetenschappers bevestigen keer op keer dat het gebruik van de fiets (en de benenwagen) voor de alledaagse verplaatsingen dé manier is om gezond te blijven. Voor grote mensen én voor kinderen. Op de fiets naar school, naar vriendjes en naar de sportclub, zo pik je elke dag heel wat minuten lichaamsbeweging mee.

Het aantal (veel) te dikke kinderen stijgt jaar na jaar. Nu al is volgens het Kenniscentrum Overgewicht zo'n 10 tot 15% van alle kinderen te dik. Dikke kinderen worden in veel gevallen dikke tieners en dikke volwassenen. Met alle ellende van dien: diabetes, hart- en vaatziekten, hoge bloeddruk, kanker, gewrichtsslijtage en nog zo wat. Te veel, te zoet en te vet eten is een bekende oorzaak. Maar net zo belangrijk is het gebrek aan lichaamsbeweging. Dat we in Nederland zoveel fietsen lijkt nog enige bescherming te bieden. In andere Europese landen zijn de overgewichtscijfers nog alarmerender.



Fietsen is een prima uitlaatklep

Kinderen lopen over van energie. Die raken ze niet kwijt achter de computer, voor de tv of in de klas. Aan het eind van een lange dag zitten en hangen zie je ze letterlijk de school uitbarsten, hollend over het schoolplein, op weg naar ... de auto. Het gevolg: gedoe en geruzie op de achterbank, zeurende kinderen thuis. Fietsende ouders hebben daar minder last van: trappend op weg naar huis komen hun kinderen weer helemaal bij. Hoe het precies zit met de invloed van lichaamsbeweging op de energiehuishouding van kinderen is nog niet uitputtend onderzocht. Maar zelfs leerlingen valt het op: "Als we net gesport hebben, wordt er minder gekloot in de klas," aldus een leerling van het Haagse Johan de Wittcollege in het blad Lichamelijke Opvoeding.

Fietsen is goed voor de eigen veiligheid

Het lijkt zo veilig: kinderen achterin de auto, dan kan ze niets overkomen. Tot het moment dat ze echt zelfstandig op stap willen en gaan. Naar het voortgezet onderwijs. Naar vriendjes. Naar de sportclub. Dan stappen al die achterbankkinderen van de ene op de andere dag op de fiets. Met veel bravoure, maar met bitter weinig ervaring. Het is een kwetsbare groep: in de ongevalstatistieken van fietsers scoren 12 tot 14 jarige kinderen opvallend hoog (SWOV, 2008).

"Je moet kinderen leren fietsen als ze het willen leren," is de ervaring van de moeder van Sanne (13) en Ivar (8). "In de basisschooltijd dus. Als je het dan niet doet, haal je dat later niet meer in. Vanaf een jaar of 12 willen ze alleen op stap. Ze gaan dan echt niet meer naast hun

moeder fietsen en luisteren naar haar aanwijzingen. Dus moet je zorgen dat ze voor die tijd genoeg ervaring hebben opgedaan.”

En ervaring krijg je alleen door veel te *doen*. Deze moeder neemt haar kinderen ook op de fiets mee naar de stad: “Juist naar plekken waar het druk is. Ik sta stil bij gevaarlijke kruispunten. Leg uit wat ze dan moeten doen. Dat ze nooit klakkeloos moeten vertrouwen op verkeerslichten. Dat ze altijd zelf op moeten letten, kijken of een automobilist hen heeft gezien. En dat je soms maar beter even kunt wachten.”

Van fietsen word je zelfstandig

Kijk, dit spreekt kinderen aan: van fietsen word je groot. Weet u nog: het eerste blokje om, helemaal alleen? Na schooltijd zelf afspreken met een vriendje om samen te spelen? Onderweg naar huis even een ommetje maken langs de etalage van de speelgoedwinkel? Voor kinderen is de fiets hun eerste eigen transportmiddel. De fiets opent voor hen de wereld, met voorheen onbereikbare bestemmingen. Ze hoeven niet meer te wachten tot pa of moe tijd heeft om hen weg te brengen. Ze kunnen zelf naar het zwembad, naar opa en oma of naar de bibliotheek. Om dit heerlijk te bereiken moeten ze natuurlijk wel eerst goed kunnen fietsen en weten hoe ze zich in het verkeer moeten gedragen. Hun vriendjes op de achterbank hebben het nakijken.

Nog even de cijfers: een jaar of acht geleden vroeg Kinderen Voorrang aan kinderen wat hun favoriete vorm van vervoer is. Maar liefst acht op de tien kinderen bleek de voorkeur te geven aan vormen van vervoer waarbij ze niet afhankelijk zijn van volwassenen.

Fietsen is fijn

Dit laatste argument behoeft voor de meeste fietsers nauwelijks toelichting. Op de fiets voel je de zon en de regen, ruik je het voorjaar en de herfst, zie je de lucht, de bomen en de buren en kom je met een fris hoofd en een fit lijf op je bestemming aan.

2. Leren fietsen: hoe, wie, waar, wanneer?

Deze tekst is ontleend aan het onderzoeksrapport van IIUE (2008), Het praktisch verkeersexamen op de fiets.

Verantwoord op de fiets aan het verkeer deelnemen is een complexe zaak, die jarenlange oefening vergt. Schematisch gezien zijn de volgende stappen te onderscheiden:

1. De basisvaardigheden: je evenwicht bewaren, trappen, sturen, remmen.
2. Fietsbehendigheid: nauwkeurig sturen, met één hand sturen, omkijken zonder slingeren.
3. De formele verkeersregels: de betekenis van verkeersborden en -tekens, voorrangregels e.d..
4. Verkeersvaardigheid: je aandacht bij het verkeer houden, verkeersregels toepassen, je eigen mogelijkheden juist inschatten, stoerheid en boosheid leren beteugelen, anticiperen op andere weggebruikers, risico's herkennen, complexe situaties overzien, razendsnel beslissen, flexibel leren meebewegen in de sociale interactie met andere verkeersdeelnemers.

Wie, waar en wanneer?

Traditioneel nemen in Nederland de ouders het voortouw in alle vier de stappen, met ondersteuning door de school bij stap 3. De meeste ouders nemen deze taken ook met liefde op zich. Maar er zijn ook ouders die dit niet (of maar gedeeltelijk) willen of kunnen doen (zie ook hoofdstuk 14). Gezien het belang van fietsen, is het zeer wenselijk dat de kinderen van deze ouders toch leren fietsen. Wie kunnen daarbij een rol spelen? En hoe?

Stap 1 is door iedereen te begeleiden. Wat het kind nodig heeft is een fiets en iemand die aanmoedigt. Het neemt ook niet veel tijd in beslag. Ouderparticipatie kan worden gemaximaliseerd: leer (als dat nodig is) ook de ouders fietsen en betrek hen vervolgens bij de fietslessen aan de kinderen.

Stap 2 - fietsbehendigheid - kan heel goed worden uitgevoerd op het schoolplein (als gymles), op het terrein van de naschoolse opvang of bij een speelcontainer (Duim-

drop, Haagse Hopjes). Wat je nodig hebt, is een fiets, oefeningen met materiaal en iemand die aanwijzingen geeft, aanmoedigt en begeleidt. Educatieve materialen zijn er genoeg (zie onder 3).

Als kinderen zelf een fiets tot hun beschikking hebben, zullen ze overigens ook vaak uit zichzelf oefenen en experimenteren: met losse handen rijden, crossen, op één wiel balanceren, slalommen tussen paaltjes door. Het is niet het gedroomde gedrag in het verkeer - en moet dus ook niet worden verward met stap 4 - maar het helpt wel om de eigen grenzen te verkennen en de fiets tot in de puntjes te leren beheersen.

Stap 3 - het leren van de verkeersregels - zit in het standaard curriculum van alle basisscholen. Bijna alle scholen (90%) toetsen deze kennis ook via het theoretische verkeersexamen.

Stap 4 - het veilig leren fietsen in het verkeer - is het meest arbeidsintensief en risicovol: een volwassene gaat met het kind de straat op, eerst in rustige wijken en stap voor stap in steeds complexere situaties: verkeerslichten, voorrangswegen, gelijkwaardige kruisingen, rotondes, linksaf slaan. Hier gaat het ook om verkeersopvoeding, het ontwikkelen van de normen, waarden en zelfkennis die nodig zijn om een goede verkeersdeelnemer te worden. Het vergt van de begeleider veel persoonlijke aandacht, fietservaring, tijd en een goede band met het kind. Ook een goede aansprakelijkheidsregeling is nodig.

Om kinderen aan het benodigde aantal fietservaringsuren in het verkeer te laten komen, zijn allerlei activiteiten te bedenken: fietspoolen naar school; fietsuitstapjes met (brede) school, naschoolse opvang, scouting, de speeltuin of het kinderwerk. Ook is het mogelijk om kinderen te koppelen aan een fietsmaatje, die de dingen doet die ouders anders doen: fiets en slot aanschaffen, fietstochtjes maken en routes oefenen. Dit kan een combinatiefunctie zijn met andere coachingstrajecten voor scholieren. Betrokkenheid van de ouders is hoe dan ook essentieel, om hen verantwoordelijk te houden en de pedagogische begeleiding niet alleen bij een eventuele fietscoach terecht te laten komen.

3. Educatieve hulptroepen

Voor instellingen en vrijwilligers die kinderen begeleiden bij het leren fietsen, is een ruim aanbod aan ondersteuning en educatieve projecten beschikbaar. Een greep uit het aanbod.

Fietsdocenten

De Fietzersbond leidt fietsdocenten op, die fietsles kunnen geven aan onder andere kinderen, ouderen en nieuwe Nederlanders. De docenten in spé volgen een drie-daagse cursus, waarna zij in een *pool* komen. De fietsdocenten werken doorgaans op verzoek van en samen met welzijns- en ouderenorganisaties, scholen, bedrijven, asielzoekerscentra, buurt- en clubhuizen, brede school, naschoolse opvang en/of gemeenten.

Kinderen zijn in dit project een belangrijke doelgroep. De fietsdocenten leveren maatwerk. Van één les om fietsende kinderen theoretisch en praktisch voor te bereiden op het verkeersexamen, tot een uitgebreide cursus voor kinderen die geen of nauwelijks fietservaring hebben. Zo werd in Amsterdam, in samenwerking met de GGD en de afdeling verkeersveiligheid van de gemeente, een fietscursus van zes lessen gegeven aan leerlingen van groep 7 en 8 van een 'zwarte' school. De gemeente zorgde voor fietsen. Voor groep 8 was er een aanvullende les: nadat de keuze voor het voortgezet onderwijs bekend was, werd de veiligste en plezierigste route naar de school uitgezocht en samen met de leerlingen gefietst.

Organisaties die een beroep doen op de fietsdocenten betalen hiervoor een vergoeding voor de docent en het lesmateriaal. Voor deze kosten is doorgaans wel subsidie te vinden. Gemeenten en provincies (ROV's) hebben vaak potjes voor initiatieven die de verkeersveiligheid bevorderen. Steeds vaker kan ook een beroep worden gedaan op integratiegelden of wordt er samengewerkt met de GGD. Buurthuizen en welzijnsorganisaties betalen de cursussen vaak uit hun gewone budget.

Meer informatie:

Fietzersbond, Postbus 2828, 3500 GV Utrecht.

Tel.: 030-2918171. E-mail: fietsschool@fietzersbond.nl

Verkeersleerkrachten

Basisscholen die te weinig tijd of ervaring hebben voor het opzetten van een goed, praktisch verkeerseducatietraject, kunnen in sommige regio's hulp krijgen van een verkeersleerkracht. Een verkeersleerkracht is drie jaar aan een school verbonden. In het eerste jaar werkt de verkeersleerkracht intensief aan het opzetten en uitvoeren van met name oversteeklessen en fietslessen. In het tweede en derde jaar draagt de verkeersleerkracht deze taken stap voor stap over aan de leerkrachten van de school. www.schoolopseef.nl

Fietsbehendigheid

Om de fietsvaardigheid van kinderen te verbeteren, zijn er verschillende materiaalpakketten op de markt. Een greep uit het aanbod:

Het *Fietsparcours Light* is een materialentas met handleiding voor een fietsparcours op het schoolplein, geschikt voor kinderen van ca. 8 tot 12 jaar. Het parcours is zeer geschikt voor praktische fietsvaardigheidslessen en kan worden gebruikt door scholen, brede scholen, kinderopvang, sportclubs en scouting. www.fietsparcourslight.nl

Het *Project Motorische Fietsvaardigheid* is voor kinderen van groep 4 van het basisonderwijs. In een map zitten een handleiding voor drie lessen, geplastificeerde oefenkaarten, observatieformulieren, praktische tips en adressen. De handleiding geeft duidelijke instructies voor diverse oefeningen om met kinderen uit te voeren op het schoolplein (niet op straat). Uitgave van de onderwijsbegeleidingsdiensten van Zuid-Holland. www.rovzuidholland.nl



Streetwise van de ANWB is een uitgebreide materialenkist met lessuggesties en -materialen voor praktisch verkeersonderwijs. www.anwb.nl/streetwise

Fietsen naar de naschoolse opvang

Omdat steeds meer kinderen een deel van hun vrije tijd doorbrengen op de naschoolse opvang, ligt het voor de hand dat zij daar ook de gelegenheid krijgen om te fietsen. Het project *Van de achterbank op de fiets* van de JSO biedt een praktische handleiding om het dagelijks gebruik van de fiets door kinderen en leidsters van de naschoolse opvang te stimuleren. www.jso.nl

Voortgezet fietsen

Verreweg de meeste leerlingen komen op de fiets naar het voortgezet onderwijs. Toch besteden deze scholen maar weinig aandacht aan het fietsen. Dat is een gemiste kans. Als leerlingen (en hun ouders) ervaren dat fietsen leuk en handig is en ook veilig kan zijn, zullen zij meer gaan fietsen en later minder gauw geneigd zijn over te stappen op bromfiets of auto.

De Fietzersbond heeft allerlei voorbeelden verzameld van activiteiten die scholen voor voortgezet onderwijs kunnen ondernemen om fietsen voor leerlingen aantrekkelijker en veiliger te maken. Bijvoorbeeld:

- Met de leerlingen op de fiets op schoolkamp. Van tevoren een training geven in het veilig fietsen in groepen.
- De verkenning van de school-thuisroute aanbieden als leeropdracht.
- Met de leerlingen knelpunten inventariseren op de school-thuisroutes en deze melden bij de gemeente.
- Uitvoeren van fietsverlichtingscontroles.
- Aandacht besteden aan fietsverlichting tijdens de technieklessen.
- Zorgen voor een goede fietsenstalling, op een sociaal veilige plaats, met voldoende plekken, stevige rekken en eventueel bewaking.
- Organiseren van een Week van de Fiets, met bijvoorbeeld een wedstrijd banden plakken, een fietsestafette en een actie met de plaatselijke fietsenwinkel (waarbij leerlingen een weeklang een fiets kunnen lenen en na afloop met korting kopen).

Deze en andere voorbeelden zijn gebundeld in de brochure Voortgezet Fietsen. De brochure is gratis te bestellen via info@fietsersbond.nl of te downloaden via www.fietsersbond.nl, dossiers, Jeugd, school, fietsen. In dit dossier staan ook andere interessante artikelen over dit onderwerp.

4. Fietsvriendelijke omgeving

Fietsen leer je door te doen. Door eerst te fietsen op autovrije plekken en daarna in rustige straten, kunnen kinderen stap voor stap wennen aan actieve en zelfstandige verkeersdeelname. Een fietsvriendelijke inrichting van de woonomgeving kan dus enorm helpen bij de vorming van kinderen tot bekwame fietsers.

4.1 Onderzoek schoolomgeving

KiSS (zie hoofdstuk 2) biedt de mogelijkheid om onder andere de fietsvriendelijkheid van een straat te meten. De Fietzersbond heeft een methode ontwikkeld om de fietsvriendelijkheid van een groter gebied (bijvoorbeeld de schoolomgeving) te onderzoeken en plannen te ontwikkelen voor de verbetering daarvan.

Samen met de school, de ouders en de kinderen inventariseert de Fietzersbond de verkeersproblemen rond de school en op de routes naar school. Ook observeert men de gang van zaken tijdens de spits bij het in- en uitgaan van de school. Met een groepje betrokkenen maakt de Fietzersbond een plan en organiseert twee workshops voor ouders, school en omwonenden. In de eerste workshop inventariseren de deelnemers wat de belangrijkste problemen zijn en wie daar allemaal mee te maken hebben. Vervolgens werkt de Fietzersbond een aantal oplossingen uit. In de tweede workshop bespreken de betrokkenen de voor- en nadelen van de verschillende oplossingen, kiezen voorkeursoplossingen, vullen indien nodig details aan en bespreken de verdere stappen. De Fietzersbond werkt dit uit tot een voorstel. Ook geeft de Fietzersbond een advies over de verdere gang van zaken. Dit voorstel is de basis voor activiteiten op school (gedrag kinderen en ouders) en voor lobbyactiviteiten richting politie, wijkorgaan, stadsdeel of gemeente. Meer informatie bij hendriks@fietsersbond.nl

4.2 Fietsmaatregelen rond de basisschool

Veel gemeenten zijn actief in het verbeteren van de fietsvoorzieningen rond basisscholen.

De Tien Gouden Regels voor een veilige schoolomgeving van Veilig Verkeer Nederland zijn hiervoor een handzame checklist.

Voorbeelden van acties en maatregelen zijn te vinden in *Spitsuur rond school, honderd ideeën voor duurzaam veilig schoolverkeer* en *De Schoolspits, een boek vol ideeën voor veilig brengen en halen*. Deze publicaties zijn te downloaden van www.rov-utrecht.nl.

Een paar voorbeelden:

Langs autoluwe wegen

Een goed fietsroutenetwerk kan het gebruik van de fiets aantrekkelijk maken. In Raalte is zo'n netwerk aangelegd over reeds bestaande straten. De fietsroutes lopen langs vrijliggende fietspaden en autoluw gemaakte straten. Dat laatste is bereikt door het knippen van straten en het instellen van tegengesteld eenrichtingverkeer. De hoofdroutes zijn geasfalteerd en hebben voorrang op kruisend verkeer. Onder enkele drukke wegen zijn tunneltjes aangelegd.

Aparte ingang

Een aparte fietsingang naar het schoolplein is erg prettig en vaak slechts een kwestie van het weghalen van een hek en het leggen van bestrating. Bij de herinrichting van het schoolplein van een basisschool in Leusden is met-



een aparte ingang gemaakt voor fietsers. Die hoeven daardoor niet meer over de parkeerplaats te rijden.

Stopverbod

Een stopverbod voor de schoolingang is een populaire maatregel. Het plaatsen van een bord is snel geregeld, maar werkt alleen als de politie bereid is af en toe bonnen te schrijven. Een stopverbod is ook te realiseren door de straat te versmallen tot één rijbaan: als je stopt blokkeer je al het verkeer. Soms is het mogelijk om de straat helemaal af te sluiten voor auto's. Een deeltijdafsluiting met hydraulische paaltjes kan een tussenoplossing zijn.

Deeltijdstalling

Scholen zijn niet altijd gelukkig met veel fietsende leerlingen. Want waar laat je al die kinderfietsen? Door de schaalvergroting van het onderwijs kan dat inderdaad flink oplopen. Gelukkig zijn ook hier creatieve oplossingen te verzinnen. In Amersfoort bedacht men deeltijdparkeer: overdag fietsenstalling voor de kinderen, 's avonds autoparkeerplek voor de buurt. Soms lukt het om buiten de grenzen van het schoolplein ruimte te vinden. En bij nieuwbouw moet een royale fietsenstalling natuurlijk een onwrikbaar onderdeel zijn van het ontwerp.

*Literatuur (*ook op DVD)*

- *Fietzersbond (2004), Waarom fietsen voor kinderen belangrijk is. Vogelvrige Fietser, meinummer.*
- **Fietzersbond Zuid-Holland (2007), Voortgezet fietsen (DVD)*
- **IUE (2008), Het praktisch verkeersexamen op de fiets*
- *ROV-Utrecht (2000), De schoolspits, een boek vol ideeën voor veilig brengen en halen*
- *ROV-Utrecht (2003), Spitsuur rond school, honderd ideeën voor duurzaam veilig schoolverkeer*
- *SWOV (2008), Verkeersveiligheid van kinderen*
- **VVN (zj), Tien Gouden Regels voor een veilige schoolomgeving (DVD)*



14 Praktische verkeerseducatie in de gemeente

Eddie Kips en Marian Schouten

1. Leren fietsen

Veel volwassenen bewaren goede herinneringen aan het begin van hun fietscarrière. Die eerste keer dat ze - tot hun schrik en trots - 'los' fietsten, met een volwassene die er lachend achteraan holde. Het eerste blokje om op de fiets, het eerste echte fietstochtje. De talloze malen dat ze op de fiets naar school, een vriendje of een club reden, aanvankelijk onder begeleiding van hun ouders, later op eigen houtje. De verkeerslessen op school, soms van een echte politieagent. En als kroon op het werk het praktische verkeersexamen, met een rugnummer op, wiebelend van de spanning.

Zo hebben veel kinderen in Nederland op de fiets leren deelnemen aan het verkeer. En zo leren de meeste kinderen het nog steeds. Maar er zijn ook kinderen die aan het eind van de basisschool niet of niet goed kunnen fietsen. Hun ouders nemen er de tijd niet voor, of vinden het verkeer te gevaarlijk. Daarnaast zijn er ouders die zelf niet kunnen fietsen. Ook komt het regelmatig voor dat kinderen helemaal geen fiets hebben.

Veel mensen die in het onderwijs werkzaam zijn, herkennen deze problemen direct. Ook ontvangt Veilig Verkeer Nederland via de jaarlijkse enquête onder organisatoren van het verkeersexamen dergelijke signalen. Exacte cijfers over aantallen kinderen zijn echter niet voorhanden. Wel is bijvoorbeeld bekend dat van de leerlingen in groep 7/8 circa 12% dagelijks met de auto naar school wordt gebracht [VVN, 2007b]. De kans is groot dat deze kinderen in de basisschoolperiode weinig fietservaring

opdoen. Een andere indicatie vormt het fietsgebruik in Den Haag. Van de Hagenaars van Nederlandse afkomst geeft 77% aan minimaal tien maal per jaar de fiets te gebruiken. Bij Surinamers en Antillianen ligt dit op 62% en bij Hagenaars van Turkse en Marokkaanse afkomst op 49% [Gemeente Den Haag, 2005].

De deelnamecijfers aan het jaarlijkse verkeersexamen geven een gemengd beeld. Bijna alle scholen (90%) doen mee aan het theorie-examen van Veilig Verkeer Nederland en bijna alle leerlingen slagen daar ook voor. Circa 85% van de scholen neemt ook deel aan het praktijkexamen [VVN, 2008]. Maar met name in verstedelijkte gebieden zijn er heel wat scholen die niet meedoen of die er moeite mee hebben om alle leerlingen goed voorbereid en mét een fiets aan de start te krijgen. In sommige gevallen moeten scholen besluiten om kinderen niet mee te laten doen aan het praktijkexamen - om hun een afgang te besparen. En lang niet alle kinderen slagen. In Den Haag bijvoorbeeld, zakt zo'n 15 tot 20% van de deelnemers aan het praktijkexamen.

2. Verkeersveiligheid

Ieder jaar komt er dus een flinke groep kinderen van de basisschool die niet of niet goed kan fietsen. Dat achten we om diverse redenen onwenselijk. Om te beginnen biedt de fiets voor kinderen de kans zich zelfstandig over grotere afstanden te verplaatsen. Fietsen draagt daarmee bij aan hun sociale en fysieke ontwikkeling en aan de kwaliteit van hun dagelijks leven.



Daarnaast loopt de groep kinderen die wel kan fietsen, maar weinig praktijkervaring heeft, nogal wat risico's in het verkeer. Een aanzienlijk deel van deze kinderen zal immers toch per fiets naar het voortgezet onderwijs gaan.

Nooit de stad uit

Kinderen die niet kunnen fietsen (of geen fiets hebben) leven in een klein wereldje. Er zijn kinderen in Den Haag die nog nooit de stad uit zijn geweest, geen idee hebben van weilanden, bossen, zee, koeien en molens. Andere kinderen komen alleen buiten de stad op de achterbank van de auto en beleven zodoende weinig van het landschap waar ze doorheen rijden.
[schoolbegeleider]

Ook op langere termijn verwachten we negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Wanneer een groeiende groep Nederlanders niet goed leert fietsen, is de kans aanzienlijk dat deze groep later voor ieder wisselwase de auto gebruikt in plaats van de fiets. Dit kan negatieve invloed hebben op de veiligheidssituatie van andere verkeersdeelnemers.

Tenslotte vormt deelname als fietser aan het verkeer een goede voorbereiding op de latere verkeersdeelname als bestuurder van een motorvoertuig. Het levert immers een schat aan verkeersinzicht op en leert de verkeersdeelnemer om het verkeer vanuit verschillende oogpunten en belangen te beschouwen. Te verwachten valt dat een automobilist met ruime fietservaring beter en meer rekening houdt met fietsende medeweggebruikers dan iemand die nooit als fietser aan het verkeer heeft deelgenomen.

3. Voorbereiden op actieve verkeersdeelname

Verantwoord op de fiets aan het verkeer deelnemen is een complexe zaak, die jarenlange oefening vergt en langdurige betrokkenheid van volwassenen. De eerste stap is het leren van de basisvaardigheden: evenwicht bewaren, trappen, sturen en remmen. Daarna komt het verfijnen van de fietsbehendigheid: nauwkeurig sturen, met één hand sturen, omkijken zonder slingeren etc. Ondertussen moeten ook de formele verkeersregels worden geleerd. En tenslotte komt het aan op het steeds verder verbeteren van de verkeersvaardigheid: de verkeersregels toepassen, anticiperen op andere weggebruikers, complexe situaties overzien en razendsnel beslissen.

Nederland heeft een lange historie van verkeers- en fietseducatie. Iedere basisschool moet aandacht besteden aan verkeerseducatie en zorgen dat leerlingen aan het eind van de basisschool 'zich redzaam kunnen gedragen als verkeersdeelnemer' [Ministerie OC&W, 2006]. Hoe de school dat aanpakt, is een zaak van de school zelf.

Alle scholen besteden aandacht aan de verkeersregels en de meeste scholen toetsen deze kennis ook in het theorie-examen. Daarnaast zijn er heel wat scholen die regelmatig of incidenteel lessen verzorgen in fietsbehendigheid. In steeds meer gemeenten zijn speciale verkeersleerkrachten actief, die scholen onder andere helpen met de organisatie en uitvoering van praktische verkeerslessen. Ook buitenschoolse organisaties leveren soms een bijdrage [JSO, 2001].



Voor het leren fietsen en het verwerven van verkeersvaardigheid wordt vooralsnog helemaal gerekend op de inzet van de ouders of andere volwassenen rond het kind. In meerderheid nemen de ouders deze taken ook met genoegen op zich. Maar lang niet alle ouders willen of kunnen dit doen. Ondersteuning van de kinderen van deze ouders door scholen en buitenschoolse organisaties is wenselijk.

4. Wat kan de gemeente doen?

Zoals in paragraaf 2 is betoogd, zijn er voldoende redenen om ‘leren fietsen’ niet uitsluitend te beschouwen als een privézaak, maar ook als een zaak die de gemeenschap en de overheid aangaat. Het praktische verkeersexamen kan daarbij een belangrijke stimulans zijn om praktische verkeerseducatie thuis en op school te stimuleren. Het geeft ‘leren fietsen’ status en geeft een aardige indicatie van de verkeers- en fietsvaardigheid van de kinderen.

Vanuit de gemeente gezien is een eerste stap dat leren fietsen en het praktische fietsexamen worden opgenomen in het lokale verkeersbeleid. Wat kan de gemeente concreet doen?

4.1 Kennis

Om te beginnen kan de gemeente kennis vergaren over de huidige stand van zaken. De gemeente kan bijvoorbeeld jaarlijks monitoren hoe het staat met de praktische fietslessen en het praktijkexamen. Wie organiseert het examen? Welk parcours rijden de leerlingen? Welke scholen doen mee? Hoeveel leerlingen van die scholen doen ook daadwerkelijk mee aan het examen? Hoeveel van hen slagen? Wat zijn de meest gemaakte fouten? Wat is er bekend over de leerlingen die niet mee kunnen doen aan het examen? Hoe bereiden scholen de leerlingen voor op het praktijkexamen? Is er aandacht voor praktijklessen? Zijn er buitenschoolse initiatieven om kinderen te leren fietsen, bijvoorbeeld bij brede scholen of in de naschoolse opvang?

De belangrijkste organisatoren van het praktijkexamen (meerdere antwoorden mogelijk) [VVN, 2007a]:

VVN	20%
Gemeente	30%
Politie	20%
Scholen samen	20%
School zelf	15%

4.2 Organisatie van het praktijkexamen

Een tweede stap kan zijn dat de gemeente bestaande initiatieven gaat steunen. Bijvoorbeeld de organisatie van het praktijkexamen. In veel gevallen ligt deze organisatie (bijna) geheel bij vrijwilligers. Dat is een niet te onderschatten taak. Ze zetten het parcours uit, schrijven scholen aan, registreren de deelnemers en maken roosters, regelen vergunningen, zorgen voor controleposten langs de route, regelen op de dag zelf de controle van de fietsen, de uitgifte van de rugnummers en het vertrek van de examenkandidaten, verzamelen en verwerken de uitslagen en bezorgen deze bij de betreffende scholen.

Vaak zijn vrijwilligers al jarenlang actief en hangt het welslagen van het praktijkexamen helemaal af van hun inzet. Koester als gemeente dus dergelijke initiatieven en wees genereus in de financiële en praktische ondersteuning.

Tegelijkertijd is het verstandig om na te denken over de follow-up. Want op een keer willen of moeten de gewaardeerde vrijwilligers er mee stoppen. Als er dan geen nieuwe mensen klaar staan, kan dat het einde betekenen van het praktijkexamen. Het instellen van een lokale werkgroep verkeersexamen kan een stap in de goede richting zijn. De verantwoordelijkheid voor het examen komt dan bij meerdere personen en instanties te liggen. Deelnemers aan zo’n werkgroep zijn bijvoorbeeld de ambtenaar verkeerseducatie, enkele vertegenwoordigers van scholen en mogelijk ook de lokale afdelingen van VVN en Fietzersbond.

Sommige gemeenten vinden het praktijkexamen zó belangrijk, dat zij de organisatie er van zelf op zich nemen. Delft is daarvan een voorbeeld. De deelname aan het praktijkexamen is in deze gemeente bijna 100%.

Praktijkexamen in Delft

In Delft organiseert de gemeente het praktijkexamen. Jarenlang was de afdeling Jeugd en Onderwijs hiervoor verantwoordelijk. In 2007 heeft het vakteam Mobiliteit de organisatie overgenomen. De opzet is daarbij niet veranderd. De gemeente schrijft de scholen aan, bestelt de materialen bij VVN, maakt het examenrooster, maakt afspraken met de startlocatie en de locaties van de controleposten (winkels), huurt vier uitzendkrachten in voor de controleposten, regelt de instructie aan deze controleurs, zorgt voor markering van de route, verzamelt en verwerkt de resultaten van de leerlingen, handelt telefoontjes af van boze ouders en zorgt voor een bedankje aan alle medewerkers. De politie draagt zorg voor de uitvoering van het examen: instrueert de controleurs, regelt alles op de examenlocatie en keurt de fietsen. Een werkgroep evalueert ieder jaar de gang van zaken, checkt de route en stelt de puntentelling vast. De hele organisatie voor ongeveer 1.000 deelnemers kost de gemeente ongeveer 15.000 euro.

Verkeersleerkrachten

Een verkeersleerkracht ondersteunt basisscholen bij het opzetten van praktische verkeerslessen. Hij of zij is drie jaar aan een school verbonden. In het eerste jaar werkt de verkeersleerkracht intensief aan het opzetten en uitvoeren van met name oversteeklessen en fietslessen. In het tweede en derde jaar draagt de verkeersleerkracht deze taken stap voor stap over aan de leerkrachten van de school. www.schoolopseef.nl

Een stapsgewijs toeleidingstraject naar het praktijkexamen biedt meer kinderen de gelegenheid om goed te leren fietsen. Belangrijke elementen in zo'n traject zijn:

- Actieve en structurele inzet van de school bij het verzorgen van praktijklessen vanaf groep 1, zo nodig met ondersteuning van een verkeersleerkracht, onderwijsbegeleidingsdienst en/of met medewerking van leerlingen van het voortgezet onderwijs via de maatschappelijke stage.
- Voorlichting aan de ouders over het waarom en hoe van verkeersopvoeding van hun kind. Een goede kapstok hiervoor is bijvoorbeeld de actiedag Op Voeten en Fietsen naar school, die VVN ieder jaar organiseert in het kader van de Week van de Vooruitgang [zie hoofdstuk 17 en 18].
- Inzet van buitenschoolse organisaties - zoals de naschoolse opvang, brede school, sportclubs, scouting, kinderwerk, speeltuinen - bij het bieden van voldoende oefenmogelijkheden op diverse niveaus.
- Coördinatie van de activiteiten van al deze partijen, bv. in de vorm van een Gemeentelijk Coördinatiepunt Fietseducatie [Landelijk Steunpunt Fiets, 2007].

4.3 Aandacht voor 'leren fietsen'

Kinderen begeleiden bij het leren fietsen is primair taak van de ouders. Maar dit klassieke model werkt niet meer voor alle kinderen in Nederland. In het belang van kind en samenleving is het wenselijk dat ook anderen een rol gaan spelen in de fietsopvoeding en fietseducatie van kinderen. Denk aan leerkrachten, leidsters in de kinderopvang en/of het jeugdwerk. De gemeente kan daarbij een ondersteunende rol spelen.

Zo kan de gemeente scholen faciliteren met voorlichting (over het belang van goed leren fietsen), materiaal (lesfietsen, lesmaterialen) en personeel (verkeersleerkracht, fietsdocenten). Ook naschoolse initiatieven kunnen hulp van de gemeente goed gebruiken. Als het nodig is, kan de gemeente 'goed leren fietsen' op de diverse agenda's zetten. Daarnaast kan zij stimuleren dat er oefenfietsen en fietsdocenten beschikbaar zijn via sport- en spelactiviteiten in de wijk, via de brede school en de naschoolse opvang.



Leren fietsen in Rotterdam

“De gemeente Rotterdam leidt professionals uit de wereld van Sport & Bewegen en Welzijn op tot fietsdocent. De eerste docenten zijn inmiddels getraind en zeer enthousiast. Nu gaan we via contacten met het buurt- en speeltuinwerk (BSW) moeders en kinderen benaderen voor het volgen van fietslessen op Duimdroplocaties. BSW coördineert dit. Via Sport en Recreatie gaan de docenten die nu al sportlessen verzorgen, fietslessen integreren in hun lesaanbod. Een andere ingang vormen de welzijnsorganisaties. Zij geven nu al lessen aan allochtone vrouwen en gaan zich hopelijk ook richten op kinderen. Wat betreft fietsen zijn wij in gesprek met de Roteb. Die heeft zogenaamde schrootfietsen die worden opgeknapt. De bedoeling is dat BSW, Sport en Recreatie en de welzijnsorganisaties een aanvraag doen. De gemeente subsidieert een gedeelte van de prijs. Het andere gedeelte kan worden terugverdiend door middel van inschrijfgeld.” [medewerker gemeente]

4.4 Verkeersveiligheid in brede zin

Het verbeteren van de infrastructuur kan ook helpen om meer kinderen en ouders op de fiets te krijgen. Veilige fietsroutes en -gebieden in woonwijken en rond scholen kunnen het gebruik van de fiets aantrekkelijker maken.

5. Aanbevelingen

Praktische verkeerseducatie van kinderen is een zaak die niet alleen de kinderen, de ouders en de school aangaat, maar ook de gemeente. Het hoort dan ook onderdeel te zijn van lokaal verkeersbeleid. Belangrijke elementen in dit beleid kunnen zijn:

- Monitoring van de praktische verkeerslessen en van de deelname aan en resultaten van het praktische verkeersexamen.
- Voorlichting aan ouders over het belang van leren fietsen en voorbereiding en deelname aan het praktijkexamen.
- Praktische en financiële ondersteuning van ouders, scholen en buitenschoolse organisaties bij het leren fietsen van kinderen.
- Praktische en financiële ondersteuning van de organisatie van het praktijkexamen.

- Inrichting van veilige fietsroutes en -gebieden in woonwijken en rond basisscholen en andere belangrijke jeugdvoorzieningen.

Literatuur (* = aanwezig op DVD)

- * Fietzersbond (2007), Voortgezet fietsen
- Fietsverkeer (2007), Prognoses allochtonen en fietsgebruik. Fietsverkeer, februari 2007.
- Gemeente Den Haag (2005), Fietsen inkomensafhankelijk.
- * IIUE (2008), Praktische verkeerseducatie en het praktijkexamen op de fiets. Verslag van landelijke expertmeeting 10 april 2008 in Delft.
- * IIUE (2008), Het praktisch verkeersexamen op de fiets
- * JSO (2005), Kinderen met een verkeersachterstand. Oriënterend onderzoek in opdracht van POV Zuid-Holland. (niet gepubliceerd)
- JSO (2001), Van de achterbank op de fiets
- * KPVV (2006), “Veiligheid voor iedereen: Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers levert iets op!”
- *KPVV (2008), Inspiratie voor kindvriendelijke wijken: bewegen, verplaatsen en spelen
- Landelijk Steunpunt Fiets (2007), Vooronderzoek Coördinatiepunt Fietsvaardigheid Amsterdam.
- Ministerie OC&W (2006), Kerndoelen basisonderwijs
- Kennisplatform Verdi (2000), Lopen en fietsen: goed voor gemeentelijk beleid. Een brochure in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- ROV Utrecht (2003), Spitsuur rond school. Honderd ideeën voor duurzaam veilig schoolverkeer. Als pdf op www.rov-utrecht.nl.
- VNG (2002), Naar duurzaam veilig verkeer. Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid in de raadsperiode 2002-2006. Brochure verstuurd naar alle gemeenteraadsleden.
- VVN (2007a), Evaluatie Verkeersexamen 2007 (niet gepubliceerd).
- VVN (2007b), Factsheet Enquête rapport basisscholen 2006/2007.
- * VVN (2008), Filmimpressie van het praktisch verkeersexamen in Hoorn
- VVN (2008), Inventarisatie praktisch verkeersexamen (niet gepubliceerd)

15 Verkeersopvoeding en -educatie van levensbelang

Klaas de Hart

Zoals het leren lopen van kinderen geheel is ingebed in het opvoedingspakket van de ouders, zo zal ook het fietsbekwaam maken van de kinderen geïntegreerd moeten zijn in de totale opvoeding. Het onderwijs hoort daarbij de intellectuele bagage aan te leveren en aan het eind van de basisschool een examen aan te bieden, opdat kinderen zonder angst en juist met verve hun dagelijkse gang naar het vervolgonderwijs kunnen afleggen.

Indien kinderen namelijk zonder ongelukken hun weg van huis naar school en weer terug kunnen vinden, dan kunnen ze zich op school ontwikkelen tot een naar volwassendom groeiende medeburger. Het is dus van levensbelang dat ouders zich bewust zijn van hun aandeel in de verkeersopvoeding en daar ook voldoende tijd en aandacht aan besteden. En dat de school een methode kiest, waarin naast de theoretische kennis tevens ruimte is voor de praktische oefening en uitvoering. Maar het verkeersexamen aan het eind van de basisschool mag geen eindpunt van dit verkeersopvoedings-traject zijn. Integendeel, bij de overgang naar het vervolgonderwijs, net als de puberteitsfase zich aandient, moeten de leerlingen laten zien dat ze op elk moment van de dag in staat zijn om zich staande te houden op het steeds drukker en onoverzichtelijker wordende “speelveld”, dat wij het verkeer noemen.

Juist in die levensperiode komen nog teveel ongelukken voor, welke misschien voorkómen hadden kunnen worden bij een tijdige sturing van ouders en leerkrachten.

Goed voorbeeld doet goed volgen

Het gaat er bij de ouders om, dat zij een positief voorbeeld zijn voor hun kinderen.

Zij moeten samen met de kinderen het verkeer verkennen: met de jongsten lopend of in het fietszitje óp de fiets, met de wat ouderen meefietsend mét de fiets.

De leerkrachten moeten niet bang zijn om tijd en energie te investeren in praktische lessen op het schoolplein, in de directe schoolomgeving of verder in de eigen wijk.

Naast de betekenis en interpretatie van regels en borden, zal de belangrijkste instructie moeten luiden: laat zien, wat jij van plan bent te gaan doen en let zelf op wat anderen denken te gaan doen. Dus steek je hand uit, laat je bel horen, kijk om je heen, let op claxons, knipperlichten en remlichten. Participeer en anticipeer op een duidelijke manier in het verkeer!

Verkeersexamen: serieus nemen én relativeren

Omdat verkeer een doodnormale zaak is, is het verkeersexamen ook geen uitzonderlijke toetsing van de verkeerskennis en praktische uitvoering. Daarom moeten wij dat examen ook niet buiten proporties gaan opblazen: alsof een kind dat slaagt voor zijn examen iets heel speciaals heeft verricht, waarvoor de vlaggen moeten worden uitgestoken, opa's en oma's cadeautjes behoren te geven en waarop ouders beretrots zouden moeten zijn.

Nee, het is juist gewoon als een kind slaagt voor zijn examen, maar het is ook niet ongewoon, dat er kinderen zijn, die niet slagen voor hun examen.

Dat komt omdat een examen wordt afgelegd op een alledaagse dag in het dagelijkse verkeer!

En omdat elk kind, geslaagd of niet geslaagd, na zijn examen weer vrij is om zich op de fiets in het verkeer te begeven, moet het alleen een aansporing zijn om elke volgende dag weer dezelfde alertheid te betrachten of juist nóg alerter te zijn om zonder kleerscheuren thuis te komen.

110



De pijlers onder een verantwoord verkeersexamen

Met deze gedachte wordt in Hoorn al 35 jaar een praktisch verkeersexamen georganiseerd, dat is gestoeld op de volgende pijlers:

- Het examen wordt afgelegd op een route van een behoorlijke lengte (circa 6 km) in het dagelijkse verkeer in een omgeving, waarmee de leerlingen vertrouwd zijn. In onze route treffen de leerlingen twee maal een beveiligde spoorwegovergang, drie maal een verkeerslicht, waarvan één licht bij een zebra-pad, één maal een verplicht voorsorteervak naar links en acht maal een bocht naar links, waarbij twee 'gevaarlijke'.
- De leerlingen moeten voldoende tijd en mogelijkheden hebben om de route van te voren te oefenen, zodat ze zich op de dag van het examen volledig kunnen concentreren op het verkeer. De route wordt dus niet uitgetijld, maar de leerlingen krijgen zo'n zes weken vóór het afrijden een routekaartje en –beschrijving. De school beschikt over een DVD van de route, die ze als extra ondersteuning kan gebruiken.
- De leerlingen dienen vanaf school naar de start, tijdens het examen en van de startplek weer terug naar school, gebruik te maken van een fiets die aan de minimum verkeersveiligheidseisen voor overdag voldoet. Dat betekent, dat leerlingen van wie bij de start de fiets wordt afgekeurd, het examen niet mogen afleggen op een goedgekeurde fiets van een andere leerling.
- Het belang van het examenresultaat wordt niet groter gemaakt dan het is en het examen hoeft niet te worden omlijst met buitenproportionele feestelijkheden. Het is niet de bedoeling dat de geslaagden denken dat ze iets uitzonderlijks hebben gepresteerd, en ook niet dat de niet-geslaagden extra "naar beneden" worden gehaald.
- De beoordeling van het examen wordt daarentegen wél zeer serieus genomen. Een leerling is gezakt als deze een voorrangsfout maakt of door rood licht rijdt. Fouten die in het verkeer dramatische gevolgen kun-



nen hebben. Ook bij acht of meer 'slordigheidsfouten' (niet achteromkijken, geen hand uitsteken, slingeren, met de handen los rijden) is de leerling gezakt.

- Wat de terugkoppeling betreft geven wij de scholen alleen van de gezakte leerling door op welke plek hij of zij welke fout heeft gemaakt, die hem of haar 'fataal' is geworden. Wij vinden het de verantwoordelijkheid van de groepsleerkracht om dit verder met de leerling en zonodig de ouders te bespreken.

Ouderbetrokkenheid cruciaal

Verder proberen wij de verantwoordelijkheid én de betrokkenheid van de (groot)ouders te benadrukken door van iedere school per vijf deelnemers één (groot)-ouder te vragen om mee te helpen bij het praktijkexamen als assistent bij de start of noteerder van de verrichtingen op de controleposten langs de route. Bovendien vragen wij de (groot)ouders vanuit hun opvoedingstaak om met hun kinderen de route zodanig te oefenen, dat de kinderen zich op de examendag alleen nog maar hoeven te richten op het aanwezige verkeer.

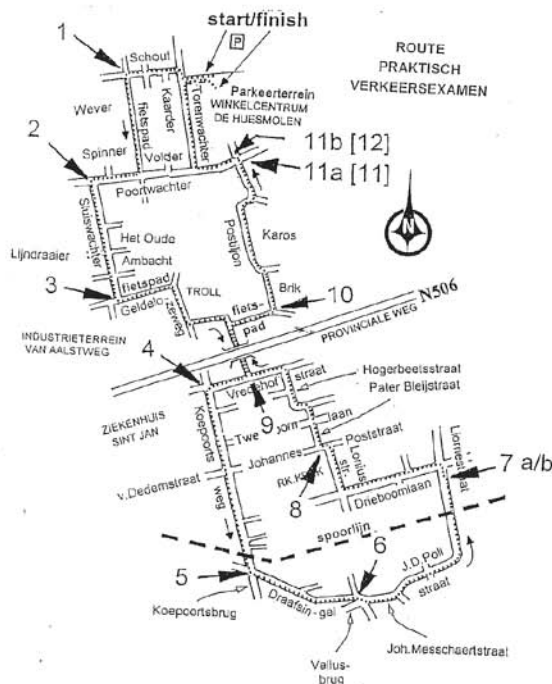
Tenslotte

Op de DVD staat een film van het examen in Hoorn.



ONDERWIJS VERKEERSCOMMISSIE SPECIAAL & BASISONDERWIJS HOORN
contactpersoon: Kees de Hart, Visserseiland 125, 1621 AA Hoorn | 0229-244054 | dehartv@quicknet.nl

OUDEPOSTEN



Start Parkeerterrein w.c. De Huesmolen [westzijde]

1. Hoek Nachtwachter/fietspad Wever/Spinner
2. Hoek Poortwachter/Sluiswachter
3. Hoek Sluiswachter/Geldelozeweg
4. Hoek Vredeshofstraat/Koepoortsweg
5. Kruising Koepoortsweg/Draafsingel-Spoorsingel
6. Kruising Draafsingel/J.Messchaertstr.-Veliusbrug
- 7a. Kruising Liornestraat/Drieboomlaan [eind fietspad]
- 7b. Kruising Liornestraat/Drieboomlaan [verkeerslicht]
8. Hoek Lonijsstraat/Joh.Poststraat
9. Vredeshofstraat tegenover ingang tunneltje
10. Hoek fietspad Risdammerhout richting Brik
- 11a. Kruising Postiljon/Poortwachter [Postiljon-zijde]
- 11b. Kruising Postiljon/Poortwachter [Huesmolen-zijde]

16 Straatspeeldag en Speelstraat

Joyce Petersen en Janneke Zomervrucht

Bewoners zetten zich sinds jaar en dag in voor een veilige en bespeelbare straat. Twee in het oog springende en succesvolle initiatieven zijn de Straatspeeldag en de Speelstraat.

1. De Nationale Straatspeeldag

De Straatspeeldag is een activiteit die ruim twintig jaar geleden is bedacht door de toenmalige pressiegroep Stop de Kindermoord en die in 2008 voor de 19de maal is georganiseerd door Veilig Verkeer Nederland. Uitgangspunt van de Straatspeeldag is de overtuiging dat 'de straat er is voor iedereen, dus ook voor kinderen'.

1.1 Actievoeren tegen verkeersonveiligheid

De opkomst van het autoverkeer in de jaren '50 en '60 van de twintigste eeuw zorgde niet alleen voor een groeiende mobiliteit voor de autobezitters, maar ook voor een groeiend aantal verkeersslachtoffers onder volwassenen en kinderen. In het 'topjaar' 1972 vielen er meer dan 3.000 doden in het verkeer, waaronder ruim 450 kinderen. Een artikel in De Tijd onder de kop 'Stop de Kindermoord' vormde het begin van de gelijknamige pressiegroep. Inzet was aanvankelijk vooral het terugdringen van het aantal verkeersdoden en -gewonden. Samen met andere actiegroepen pleitte men onder andere voor invoering van 30 km/uur binnen de bebouwde kom. Twintig jaar later, in 1992, bleek het aantal verkeersslachtoffers gedaald tot 1.270, waaronder 93 kinderen. In de jaren daarna zette deze dalende trend zich voort.

Uit een onderzoek naar de mobiliteit van kinderen (Kinderen Voorrang / Regioplan, 1993) bleek echter dat kinderen hiervoor een hoge prijs betalen: hun zelfstandige bewegingsvrijheid is in de voorgaande decennia drastisch verminderd. Ouders vinden het verkeer zo bedreigend, dat zij hun kinderen liever veilig thuis



Straatspeeldag 2008 Delft.

houden en hen buitenshuis tot op steeds hogere leeftijd door het verkeer begeleiden. Vanaf dat moment vormt 'de verbetering van de zelfstandige mobiliteit van de jeugd' een nieuwe speerpunt. Dit weerspiegelt zich in de nieuwe naam van de pressiegroep: Kinderen Voorrang.

1.2 Straatspeeldag

In 1986 organiseerde Stop de Kindermoord samen met speeltuinkoepel NUSO de Eerste Nationale Straatspeeldag. Enkele tientallen bewonersgroepen sloten die dag hun straat voor alle autoverkeer, zodat hun kinderen voor één keer zorgeloos buiten konden spelen. De Straatspeeldag ontwikkelde zich tot een beeldbepalend actiemiddel. De tiende Nationale Straatspeeldag, in 1999, trok meer dan 200.000 kinderen en werd geopend door koningin Beatrix. Het is dan al jaren een evenement met landelijke uitstraling, en vormt ieder jaar voorpagina-nieuws in de regionale en landelijke kranten. In 2009 is de Straatspeeldag inmiddels toe aan haar 20ste editie. De landelijke organisatie ligt sinds 2000 bij 3VO/VVN.

1e Straatspeeldag	1986	enkele tientallen groepen
	1994	585 groepen
	1996	820 groepen
10de	1999	1.280 groepen
	2002	1.400 groepen
19de	2008	1.130 groepen

Deelnemers aan de Straatspeeldag zijn bewonersgroepen, scholen, buurthuizen en speeltuinverenigingen. Voor hen is deze actiedag in mei of juni een uitgelezen moment om op gemeentelijk niveau aandacht te vragen voor verkeersveiligheid in hun buurt. De combinatie van lokale actie en landelijke publiciteit biedt wederzijdse voordelen. Voor lokale groepen biedt de landelijke uitstraling een forse steun in de rug bij het appèl dat zij doen aan hun gemeente. En andersom betekent de jaarlijkse inzet van meer dan duizend lokale groepen een solide basis voor het werk van Veilig Verkeer Nederland.

1.3 Effecten

Kinderen Voorrang, en later 3VO/VVN, doet ieder jaar onderzoek onder de deelnemende groepen van de Straatspeeldag. Centrale vraag is daarbij steeds welk effect de Straatspeeldag volgens de deelnemers heeft. In het onderzoek na de tiende Straatspeeldag in 1999, gaf een derde van de groepen aan dat het voor hen een eerste kennismaking was met het thema 'verkeersveiligheid en leefbaarheid van hun straat en buurt'. Vrijwel alle deelnemers meldden dat hun contacten met de gemeente waren verbeterd. In veel gevallen betekende dit ook dat de gemeente concrete maatregelen zou gaan nemen om de veiligheid in de buurt te verbeteren. Daarnaast bleek deelname aan de Straatspeeldag ook een positief effect te hebben op de contacten en saamhorigheid tussen buurtbewoners onderling. Tenslotte werd als belangrijk winstpunt genoemd de vele publiciteit in de lokale, regionale en landelijke media over verkeersveiligheid en het belang dat kinderen hebben bij een veilige straat en buurt.

Uit het onderzoek dat VVN uitvoerde onder de deelnemers aan de Straatspeeldag in 2008 blijkt dat de Straatspeeldag voor veel deelnemers inmiddels een vertrouwde activiteit is geworden. Maar liefst tweederde van de groepen geeft aan reeds eerder aan de Straatspeeldag te hebben meegedaan. Maar er worden dus ook elk jaar weer honderden nieuwe groepen bereikt. Ruim de helft van de deelnemers gaat ook na de Straatspeeldag door met actie voeren voor een veilige buurt. Meest gemelde speel- en verkeersproblemen in de buurt zijn 'onvoldoende of geen speelgelegenheid voor de kinderen' (55%) en



'straat moeilijk of onmogelijk over te steken voor kinderen' (54%). Meer dan de helft van de deelnemers heeft met de gemeente afgesproken om in gesprek te gaan over de verkeersproblemen in de buurt. En ruim 40% heeft van de gemeente de toezegging dat de problemen zullen worden aangepakt.

1.4 Betekenis voor gemeenten

In veel gemeenten is de Straatspeeldag een uitstekende gelegenheid om het contact tussen burgers en bestuur aan te halen. Wethouders en raadsleden laten zich graag uitnodigen voor de feestelijke opening of een werkbezoek. Het is voor hen een prima mogelijkheid om in een informele sfeer in gesprek te komen met jeugdige en volwassen bewoners en uit eerste hand te vernemen wat hun ervaringen zijn met de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de buurt. En omdat de Straatspeeldag zich afspeelt op het snijvlak van verkeersbeleid en speelbeleid, kan deze dag meehelpen om op gemeenteniveau een brug te slaan tussen deze twee beleidsterreinen.

"De Nationale Straatspeeldag is méér dan een dagje vrij voor de kinderen. We proberen bij de lokale overheden tussen de oren te krijgen dat de straat er niet alleen is om er verkeer op te laten rijden, maar dat de straat er ook is voor de kinderen om te spelen. Er dreigt een vicieuze cirkel te ontstaan: als we de straat niet kindvriendelijker en veiliger maken, houden steeds meer ouders hun kinderen 'veilig' binnen en wordt de straat een steeds kind-onvriendelijker omgeving." (Willem Waterreus, voorzitter VVN-district Zuid-Holland)

2 De Speelstraat

De Straatspeeldag is een actiemiddel, de Speelstraat is een oplossing: één dag in de week (of maand) wordt een straat afgesloten voor alle auto's. De kinderen kunnen die dag veilig buiten spelen en volwassenen hebben de kans om met elkaar in contact te komen. Zo draagt de Speelstraat bij aan meer speelruimte voor de jeugd én een beter sociaal klimaat in de buurt. Deze dubbele doelstelling klinkt door in het motto van de Speelstraat: 'Omdat kinderen moeten spelen en straten moeten leven'.

2.1 Organisatie

De Speelstraat is een idee van een bewoner van 's Hertogenbosch. De gemeente heeft het idee omarmd en onderbracht bij de Stichting Speelstraten. Deze stichting zorgt voor publiciteit en folders. De gemeente faciliteert de Speelstraat door het verstrekken van vergunningen en het beschikbaar stellen van hekken om de straat af te zetten.

De organisatie van een Speelstraat is in handen van de bewoners zelf. Zij moeten genoeg draagvlak in hun straat verwerven en zorgen als straatteam voor de daadwerkelijke organisatie van de dag. Veel werk is dat niet. Op de avond voor de Speelstraatdag krijgen alle bewoners een kaartje in de bus: 'Morgen is het weer Speelstraat. Dus parkeert u die dag uw auto ergens anders'. Op de dag zelf is het even sjouwen met hekken. Speciale activiteiten zijn verder niet nodig.

De kans op verwarring bij de kinderen is niet groot. De straat ziet er zonder geparkeerde auto's zó wezenlijk anders uit, dat het direct duidelijk is wanneer het wel



en wanneer het geen Speelstraat is. Wel is het goed om aan het eind van de dag de hekken met enig vertoon weg te halen, zodat iedereen weet dat er vanaf dat moment weer auto's door de straat kunnen rijden.

De Speelstraat is een aantal jaren beproefd in 's Hertogenbosch. Inmiddels is het fenomeen ook in andere Nederlandse gemeente geïntroduceerd. Iedere gemeente kan daarbij haar eigen spelregels hanteren. In Delft bijvoorbeeld, kunnen bewoners een Speelstraat aanvragen als 50% van de huishoudens de aanvraag ondersteunt. Per jaar kan men zo vier tot acht maal een Speelstraat organiseren op woensdag, vrijdag of zaterdag.



2.2 Variaties op de Speelstraat

Er zijn allerlei variaties te bedenken op het speelstraat-idee. Een straat voor een basisschool kan tijdens de schoolspitsuren tijdelijk (met behulp van hydraulische paaltjes of pionnen) worden afgesloten voor autoverkeer. In gewone straten kunnen bewoners onderling afspreken om hun straat overdag (gedeeltelijk) vrij te houden van geparkeerde auto's.

Het overdag auto- en parkeervrij houden van (delen van) straten is voor veel straten een reële optie. For-
meel is dat te regelen met een parkeer- en/of inrijverbod met een ontheffing voor de avond en nacht. De straat kan zo weer echt een ontmoetingsruimte worden, waar 's avonds en 's nachts mag worden geparkeerd. Qua inrichting zijn wellicht wel aanpassingen gewenst, bijvoorbeeld om te voorkomen dat de vrijgehouden ruimte tot een visuele verbreding van de rijruimte en (dus) hogere snelheden van het rijverkeer leidt. Dit kan bijvoorbeeld door de straat te 'knippen' waardoor stukjes doodlopende straat ontstaan. Of door de nachtparkeerplaatsen achter de trottoirband te leggen. In veel naoorlogse wijken is een mix van parkeerpleintjes en parkeerstroken, waar zonder al te veel werk de parkeerpleintjes zijn om te vormen tot nachtparkeerplaatsen.

"Wij volwassenen richten ons helemaal op de economie en vergeten dat er zoveel meer is wat het leven de moeite waard maakt. Kinderen herinneren ons daaraan. Door de behoeften van kinderen als uitgangspunt te nemen, helpen we onszelf eraan herinneren dat er meer is in het leven dan alleen economisch nut."

(Tim Gill tijdens de Childstreet conferentie in 2005)

Literatuur

- CROW (2000), *Ontwerpen voor kinderen*
- Kinderen Voorrang (1999), *Evaluatie Straatspeeldag 1999*.
- Kinderen Voorrang / Regioplan (1993), *Uitgeknikkerd, opgehoepeld, een onderzoek naar de bewegingsvrijheid van kinderen op straat*.
- VVN (2008), *Uitkomsten evaluatie Nationale Straatspeeldag 2008*.

Kindertekeningen over 'childstreet'



De tekeningen die dit boek opfleuren en kracht bijzetten, zijn gemaakt door de leerlingen van de Laurentius basisschool in Breda.

De kinderen in en om de Bredase wijk Ginneken willen veilige en gezellige straten, waarin ze zelfstandig van en naar school kunnen fietsen en lopen. Dat blijkt uit de tekeningen die zij in de klas hebben gemaakt. In de buurt van de school en de dependances zijn echter een aantal onveilige en onoverzichtelijke plekken. Daar weten de kinderen wel raad mee. Een slagboom voor het zebrapad bijvoorbeeld, "zodat auto's ECHT stoppen", of "Iedereen op de fiets". En "elektrische paaltjes die uit de grond kunnen komen bij school". Acht verkeerswensen zijn door de kinderen uitgekozen om als ansichtkaart te worden gedrukt.

De eerste sets kaarten hebben zij 19 november 2008 aangeboden aan de wethouder Verkeer en aan de wijkagent. Alle leerlingen hebben een set kaarten mee naar huis gekregen.

De verkeerswensenactie is gedaan in de landelijke Week van de Duurzame mobiliteit in september. De actie is gefinancierd met gemeentelijk budget 'Hart voor je buurt'. Inmiddels heeft de wethouder de school uitgenodigd om over de knelpunten verder te praten. Contactadres: verkeerscommissie@kbs-laurentius.nl

17 Duurzame mobiliteit is leuk!

Marjon Meijer en Janneke Zomervrucht

Kinderen maken de Week van de Vooruitgang

Tijdens de Week van de Vooruitgang staat het licht op groen voor duurzame mobiliteit. Kinderen zijn een belangrijke doelgroep in deze campagne. Leerlingen op meer dan duizend basisscholen in Nederland laten elk jaar tussen 16 en 22 september 'de auto staan' en komen Op Voeten en Fietsen naar School. In de klas wordt aandacht besteed aan de positieve effecten van lopen en fietsen op het milieu en de directe leefomgeving. Minder autogebruik betekent meer ruimte om veilig te spelen, minder lawaai en meer schone lucht. En dat merk je!

De Week van de Vooruitgang is de Nederlandse versie van de European Mobility Week, waar jaarlijks zo'n 35 landen aan deelnemen. Het doel van de Week van de Vooruitgang is minder automobilititeit en meer duurzame vormen van mobiliteit zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en kritisch autogebruik. In driekwart (!) van de Nederlandse gemeenten worden in de Week van de Vooruitgang activiteiten georganiseerd voor een gezondere, schonere en veiliger leefomgeving, door alternatieven voor de auto onder de aandacht te brengen. De Week laat zien wat er allemaal mogelijk is, moedigt mensen aan ook eens een alternatief uit te proberen en vraagt positieve aandacht voor individuen en organisaties die goed bezig zijn.

Schoner, milieuvriendelijker en prettiger

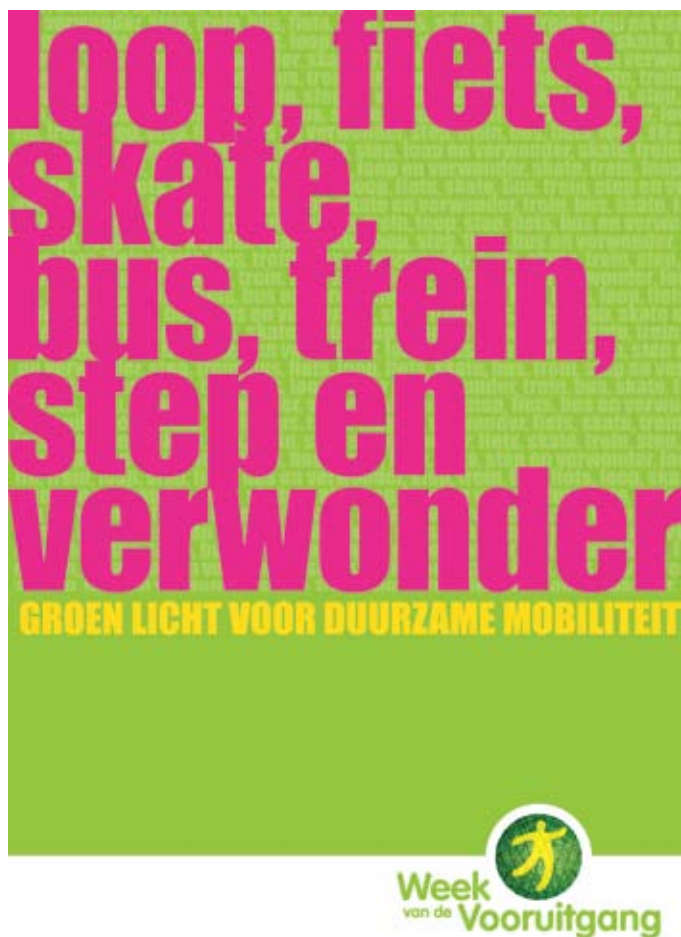
Luchtvervuiling is een van de grotere gezondheidsproblemen in Nederland. Volgens het Milieu- en Natuurplanbureau sterven in Nederland jaarlijks naar schatting 18.000 mensen circa tien jaar eerder door de aanwezige concentraties fijnstof. Kinderen in vervuilde gebieden hebben vaker last van de luchtwegen en van allergieën en ontwikkelen sneller zwakke longen. Het goede nieuws is dat dit probleem oplosbaar is. Autoverkeer is voor een groot deel debet aan de hoge concentraties fijnstof in de lucht.

Hetzelfde geldt voor de uitstoot van CO₂: het verkeer is verantwoordelijk voor 12% van de uitstoot van koolstofdioxide in Nederland. Het ziet er naar uit dat dit aandeel blijft stijgen. Natuurlijk is er winst te halen met technologische oplossingen: er komen steeds meer schonere en zuiniger auto's op de markt. Maar de problemen zullen blijven bestaan als we niet óók ons gedrag aanpassen. De Week van de Vooruitgang biedt automobilisten concrete handelingsperspectieven. De campagne 'Fiets naar je Werk' bijvoorbeeld, stimuleert werknemers die minder dan 7,5 kilometer van hun werk wonen om op de fiets naar het werk te gaan. Ook de campagne 'Het Nieuwe Rijden', waarbij automobilisten een zuiniger rijstijl wordt aangeleerd, biedt automobilisten een concreet handelingsperspectief.

De beperkte ruimte in steden vraagt om een slimmer ruimtegebruik dan het volparkeren van straten. Expliciet doel van de Week van de Vooruitgang is dan ook het terugveroveren van de straat voor wandelaars, fietsers en spelende kinderen. De Autovrije Dag is hier het beste voorbeeld van. Ruim twintig steden sluiten elk jaar (delen) van hun centrum af voor auto's. Sommige gemeenten combineren de dag met een festiviteit, andere nodigen bewoners uit activiteiten te organiseren. Zo bereiken ze een brede doelgroep die meemaakt hoe prettig een autoluwe binnenstad kan zijn. Er is meer ruimte, het is stiller, het ruikt frisser en het is veiliger.

Het kan anders

Kinderen zijn een belangrijke doelgroep in de campagne. Allereerst natuurlijk omdat wij geloven dat het goed is mensen op jonge leeftijd kennis te laten nemen van alternatieven voor de auto en de positieve effecten van duurzame mobiliteit. Het is leuk om naar school te fietsen of te stoepkrijten op de grote weg. De vanzelfsprekendheid van de auto komt hiermee ook ter discussie: het kan anders.



Daarnaast zijn enthousiaste kinderen een prima manier om (groot)-ouders te bereiken. Binnen de Week van de Vooruitgang zijn er twee activiteiten speciaal voor basisschoolleerlingen: de actiedag 'Op Voeten en Fietsen naar School' [zie hoofdstuk 18] en 'Groene Voetstappen'. Dit laatste is een project van het Klimaatverbond, waarbij kinderen een sticker - een 'groene voetstap' - krijgen als zij op een duurzame manier naar school komen. Een leerkracht van een deelnemende basisschool schreef: "Een opa kwam voor de lunch zijn kleinzoon ophalen met de auto omdat het wat regende. Kleinzoon van zeven wilde niet mee met de auto, hij vertikte het om in te stappen. De juf moest er aan te pas komen om hem gerust te stellen, dat hij voor het op de fiets terug naar huis gaan, ook nog een sticker kreeg."



Naast Op Voeten en Fietsen naar School en Groene Voetstappen is ook de 'Autovrije Dag' een activiteit binnen de Week van de Vooruitgang waarin de jeugd volop aan bod komt. Zo organiseerde Leiden dit jaar een spelencircuit voor kinderen, vonden in Tilburg de Open Europese Kampioenschappen Stoepkrijten plaats en houden Delftse jongeren ieder jaar een *skatejam* op een speciaal hiervoor afgesloten gedeelte van de provinciale weg.

119

Sceptici noemen de Autovrije Dag vaak symboolpolitiek: een dag auto's weren maakt geen wezenlijk verschil voor milieu of leefbaarheid. Deels is dit waar, natuurlijk zijn er meer structurele maatregelen nodig. Maar de Autovrije Dag is ook een ervaringsexperiment: wat betekent het voor een stad als er geen auto's rijden? De Autovrije Dag - en daarmee de hele Week van de Vooruitgang - heeft daarmee niet zozeer een symbolisch als wel een exemplarisch karakter.

Organisatie

De Week van de Vooruitgang wordt gecoördineerd door het Landelijk Overleg Autovrije Zondag (LOAZ). Deze club is voortgekomen uit lokale voorstanders van de Autovrije Dag, die in 1999 samen verantwoordelijk waren voor de organisatie van de eerste landelijke Autovrije Dag. Zij ontvingen daarbij ondersteuning van Vereniging Milieudefensie. Het was een succes dat verder ging dan Nederland alleen. Onder de naam *In Town Without My Car Day* werd de Autovrije Dag een Europees fenomeen. In 2002 werd deze dag ingebed in de *European Mobility Week* en een jaar later besloot Nederland mee te gaan

met dit concept, waarin de voordelen van een autoluwe binnenstad worden aangevuld met voorbeelden van alternatieven: de Week van de Vooruitgang was geboren.

Naarmate de jaren vorderden, sloten naast Milieudefensie ook andere landelijke organisaties aan met hun eigen activiteiten. De volgende programmaonderdelen komen jaarlijks terug:

- Fiets naar je Werk (Fietsen Scoort)
- Het Nieuwe Rijden (SenterNovem)
- Op Voeten en Fietsen naar School (Veilig Verkeer Nederland)
- Groene Voetstappen (Klimaatverbond)
- Autovrije Dag (Milieudefensie)

Daarnaast zijn er enkele vaste partners die elk jaar lokaal activiteiten organiseren (ROVER, Vereniging voor Gedeeld Autogebruik, Fietsersbond) en zijn er elk jaar incidentele landelijke initiatieven. Zo was er dit jaar een Mr. & Mrs. Busverkiezing en reikte Stichting DOEN een half miljoen euro uit aan het beste nieuwe idee voor autodelen.

Uiteindelijk heeft iedere stad en elk dorp zo een eigen weekprogramma. De trend is dat steeds meer van het organisatorische werk verschuift van lokale groepen naar gemeenten. Dat is prettig, aangezien de continuïteit van het project hiermee beter is gewaarborgd.

De Week van de Vooruitgang wordt landelijk gecoördineerd vanuit een projectbureau met coördinator en medewerkers, tezamen ruim een formatieplaats. Zij adviseren organisatoren, stimuleren nieuwe initiatieven en verzorgen de externe communicatie middels onder meer de website www.weekvandevooruitgang.nl. LOAZ krijgt voor de coördinatie subsidie van de Ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat.

Samenwerking

De Week van de Vooruitgang ontleent zijn kracht aan samenwerking tussen een scala aan organisaties die een bijdrage leveren aan diverse vormen van selectiever autogebruik. Samenwerking maakt het geheel sterker dan losse, geïsoleerde acties. Ook in Europees verband valt van elkaar te leren. Alleen met samenwerking kan een alternatief voor ongezonde steden die verstikken in ongebreidelde automobiliteit gestalte krijgen.

Childstreet

De Week van de Vooruitgang draagt bij aan een stad die minder wordt gedomineerd door autoverkeer. Voor de omslag naar zo'n stad is een samenspel nodig tussen diverse beleidsterreinen (wat het Childstreet concept ook bepleit). Childstreet is zeker gebaat bij het succes dat de Week van de Vooruitgang boekt. Het zet mensen aan het denken. De resultaten van de Week van de Vooruitgang zijn voor kinderen noodzakelijk om gezond op te groeien. Kinderen hebben bij uitstek belang bij een duurzame, toekomstbestendige kwaliteit van steden; duurzame mobiliteit is daar een essentieel onderdeel van.



18 Werken aan een verkeersveilige schoolomgeving

Luc Veeger

Gemeenten worden geconfronteerd met klachten van ouders, schoolleiding en buurtbewoners over gevaarlijke verkeerssituaties in de omgeving van scholen. Scholen willen ouders aanzetten tot ander haal- en brenggedrag. Gemeenten kunnen infrastructurele maatregelen nemen. De politie ondersteunt met handhaving.

VVN wil met de *Actiedag Op Voeten en Fietsen naar school* de krachten bundelen van allen die de veilige en zelfstandige mobiliteit voor kinderen willen vergroten. Gezamenlijk, integraal en continu het onveilig verkeersgedrag rondom scholen aanpakken helpt. Dat bewijst de praktijk.

1. Leren door te doen

Zelf lopen of fietsen naar school is een belangrijke leerervaring voor kinderen. Door de dagelijkse routine leren kinderen gaandeweg gevaarlijke situaties herkennen en leren ze hoe ze daarmee om kunnen gaan. Kinderen kunnen zo veel eerder zelf actief aan het verkeer deelnemen dan wanneer zij vooral op de achterbank van de auto zitten. Als kinderen in de basisschoolleeftijd voldoende fietservaring opdoen, kunnen ze daarna ook veilig op de fiets naar het voortgezet onderwijs. Jong geleerd, oud gedaan.

Onveilige schoolroutes, verkeerschaos rondom scholen en gewoontegedrag weerhouden sommige ouders er van hun kinderen lopend of fietsend naar school te laten gaan. Maar liefst 24% van alle kinderen wordt met de auto naar school gebracht [VVN scholenenquête 2006]. Door dit beschermende gedrag versterken deze ouders de verkeersdreiging rondom scholen, waardoor het ook voor andere kinderen problematischer wordt om zelfstandig naar school te gaan.

Kinderen die niet zelfstandig naar school kunnen gaan, onvoldoende mogelijkheden hebben om veilig buiten te spelen en te weinig beweging hebben, kunnen een achterstand oplopen in hun ontwikkeling. Door te weinig beweging kunnen ook fysieke kwalen optreden, zoals overgewicht. Onderzoek toont aan dat de gemiddelde



leeftijd waarop kinderen zelfstandig naar school gaan de afgelopen 25 jaar is gestegen van 6 naar 8,5 jaar.

2. Verkeersveiligheid van kinderen in cijfers

Twintig procent van de bevolking is jonger dan 15 jaar. Kinderen zijn geen kleine volwassenen; ze worden niet alleen door hun lengte beperkt in het overzien van verkeerssituaties, maar kunnen ook de snelheden van auto's moeilijk inschatten en reageren niet altijd adequaat op de gevaren omdat ze die niet onderkennen.

Veel ongevallen met kinderen gebeuren doordat zij plotseling de straat oversteken. Ernstige ongevallen gebeuren vrijwel allemaal bij aanrijdingen met gemotoriseerd verkeer. Driekwart van de jeugdige slachtoffers is te voet of op de fiets onderweg, de rest is inzittende van een auto.

De meeste ernstige ongevallen met lopende en fietsende kinderen gebeuren binnen de bebouwde kom. Opvallend is het grote aantal kinderen dat betrokken is bij een ongeval op of bij een oversteekplaats [SWOV].

Eén op de drie verkeersbewegingen van kinderen tot 12 jaar heeft met school te maken [CBS, 2005]. In 2007 vielen onder kinderen in de leeftijd van 0 tot 15 jaar 39 doden en ruim 2.000 ernstig gewonden in het verkeer. Voor kinderen van 4 tot 14 jaar blijkt de namiddag het

meest gevaarlijk: 45 % van de dodelijke ongelukken in 2007 gebeurde tussen 15 en 18 uur. 's Ochtends tussen 8 en 9 uur op weg naar school gebeurt 20 % van de dodelijke ongelukken.

3. De aanpak van Veilig Verkeer Nederland

VVN-vrijwilligers en verkeersouders vinden dat het belang van kinderen om zelfstandig aan het verkeer deel te nemen serieus moet worden genomen. Dit tonen ze door zowel actiematig als projectmatig te werken aan een veilige schoolomgeving waarin kinderen zelfstandig naar school kunnen gaan. Verkeerseducatie en het praktisch verkeersexamen zijn andere voorbeelden waarmee VVN op scholen actief is.

Het bevorderen van de verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom scholen is een doorlopend proces. Bij het begin van ieder schooljaar melden zich nieuwe ouders met hun kinderen, die moeten worden voorgelicht hoe ze kunnen meewerken aan een veilige verkeerssituatie rond de school.

3.1 Actie

De *Actiedag Op Voeten en Fietsen naar school* is voor het eerst gehouden in 2003, in het begin van het schooljaar. Tijdens deze dag moedigen verkeersouders en andere vrijwilligers van VVN ouders aan om hun kinderen lopend of op de fiets naar school te laten gaan. Deze oproep lijkt simpel, maar er kunnen allerlei belemmeringen zijn om aan de oproep gehoor te geven. Daarom wordt tegelijkertijd aan gemeenten gevraagd om duurzame maatregelen te treffen, die de school-thuisroutes en de omgeving van de school verkeersveiliger maken.

In 2007 deden bijna 1.000 scholen mee aan de Actiedag. Bij tweederde van de deelnemende scholen waren op de Actiedag meer kinderen te voet of met de fiets dan normaal. De deelnemers aan de Actiedag blijken zeer creatief in het bedenken van activvormen. Zo ontvangen fietsende en lopende ouders en kinderen vaak een aardigheidje. Ook worden straten afgezet, parkeerplaatsen omgetoverd tot fietsenstallingen en veilige oversteekvoorzieningen gecreëerd.

Aan de deelnemende scholen is gevraagd welke maatregelen het lopen en fietsen naar school kunnen stimuleren. De meest genoemde maatregel (60%) is 'parkeren op afstand van de school'. Bijna alle deelnemers (93%) vinden een snelheidslimiet van 50 km/uur op schoolroutes te hoog. Er bestaat dus grote steun voor een lage snelheidslimiet in de buurt van scholen en op schoolroutes. De helft van de deelnemers (48%) wil graag een autovrije straat voor de school tijdens de breng- en haaltijden [VVN, 2008].

De VVN-actiedag maakt onderdeel uit van de *Week van de Vooruitgang*, waarin duurzame mobiliteit centraal staat. De week is een initiatief van de Europese Commissie om de problemen van het groeiende autoverkeer onder de aandacht te brengen. Tijdens deze week worden in heel Europa allerlei activiteiten georganiseerd om te laten zien dat mobiliteit anders kan en moet. Stichting LOAZ, een stichting ter bevordering van duurzame mobiliteit, is in Nederland de initiatiefnemer van de week. De ministeries van VROM en V&W ondersteunen de week. Een tiental organisaties staan garant voor de activiteiten in de Week Van de Vooruitgang, de coördinatie ervan wordt uitgevoerd door LOAZ.



Aandacht voor verkeersprobleem

3.2 Projectmatige activiteiten

Voorbeelden van projectmatige activiteiten om problemen rondom het zelfstandig lopen en fietsen naar school op te lossen zijn het realiseren van *De 10 gouden regels voor een veilige schoolomgeving* en met *Kinderen Anders Naar School (KANS)*.

De 10 gouden regels

VVN propageert 10 gouden regels die voorwaarden-scheppend zijn voor een veilige schoolomgeving. Een eerste versie van de regels is ooit opgesteld door Kinderen Voorrang en de Fietzersbond. Deze regels zijn bedoeld om de directe schoolomgeving en de weg er naar toe zo veilig mogelijk te maken. De regels zijn:



KANS

Kinderen Anders Naar School (KANS) is een programma waarbij een groep ouders, samen met een teamlid en eventueel andere betrokkenen, in een aantal bijeenkomsten aan het werk gaat om verkeersproblemen rond de school aan te pakken. KANS heeft als einddoel een overzichtelijke, veilige schoolomgeving, zodat kinderen veilig en zelfstandig naar school kunnen gaan. In vier bijeenkomsten bekijkt de groep wat de problemen bij de school zijn, wat mogelijke oplossingen zijn en aan welke oplossingen gewerkt gaat worden. De oplossingen zullen per school verschillend zijn, want iedere school heeft te maken met andere schoolroutes, een andere groep ouders en andere voorzieningen bij school.

Literatuur

- CBS (2005), *Mobiliteitsonderzoek Nederland*
- CROW (2000), *Handboek Ontwerpen voor kinderen*
- VVN (2006), *Scholenenquête*
- VVN (2007), *SOS voor spelen op straat*
- VVN (2008) *Uitkomsten evaluatie Op Voeten en Fietsen naar school 2007*
- www.swov.nl
- www.weekvandevooruitgang.nl

De juridische verkeersdrempel

Childstreet kiest bij verkeersveiligheid de 5x E benadering. Gecombineerde inzet van Engineering (ontwerp van straten), Education, Environment, Engagement en Enforcement (handhaving). Een eerste aanzet voor Enforcement is uitgewerkt in 'Spelen op Straat', hoofdstuk 9 (aanwezig op DVD). Dit hoofdstuk is voorgelegd aan het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM). Hieronder de reactie.

Nieuwe aanpak verkeersveiligheid in de buurt

Verkeersveilige straten zijn cruciaal voor een leefomgeving die als prettig en veilig wordt ervaren. Zeker voor kinderen, een kwetsbare groep. Regelmatig hebben buurtbewoners echter het gevoel dat wegen onveilig zijn, zonder dat dit terug te vinden is in harde ongevalcijfers. Bijvoorbeeld omdat er veel verkeer is of omdat te hard gereden wordt. Om dat gevoel in kaart te brengen, is het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) in 2006 begonnen met projecten 'Subjectieve verkeersonveiligheid'. Als er veel klachten over een bepaalde weg binnenkomen, kan de gemeente samen met het openbaar ministerie en de politie zo'n project starten. De nadruk ligt op snelheidscontroles in 30 kilometer-zones en bij scholen.

Tijdens zo'n project wordt allereerst met een enquête onderzocht hoe de omwonenden de veiligheid ervaren. Ook wordt er een tijdje met een zogenoemde 'wegkantradar' feitelijke informatie over het verkeer op de weg geregistreerd. Zo wordt het aantal passerende voertuigen en hun snelheid vastgelegd.

Dit alles heeft tot doel te analyseren hoe de situatie aan het begin van het project wordt ervaren én hoe die in de praktijk is. Als uit de analyse blijkt dat er inderdaad vaak te hard gereden wordt, kan dit aanleiding zijn extra snelheidscontroles uit te voeren. Dan wordt een aantal weken intensief op snelheid gecon-



troleerd. In de eerste week worden nog geen bekeuringen uitgeschreven maar wordt iedereen gewaarschuwd en wordt een folder over het project uitgereikt. De volgende weken worden wel boetes uitgedeeld aan overtreders. Na een aantal weken wordt opnieuw met een wegkantrader gekeken of de snelheid beter wordt nageleefd. Ook wordt de bewoners opnieuw hun mening gevraagd.

Uit onderzoek blijkt, dat de gemiddelde snelheid op deze wegen met 25% daalt en dat het gevoel van onveiligheid aanmerkelijk afneemt. Soms blijkt echter dat snelheidscontroles alleen niet voldoende zijn. Een conclusie kan dan zijn dat de weg anders ingericht moet worden om de lagere snelheid 'af te dwingen'. Het BVOM vindt het namelijk cruciaal dat de wegindeling in overeenstemming is met de snelheidslimiet.

Hoe gevaarlijker, hoe duurder

De wetgever heeft bepaald dat een overtreding die veel gevaar oplevert, hoger wordt beboet dan een minder ernstige overtreding. Per te hard gereden kilometer geldt een hoger boetebedrag. Daarnaast zijn de boetes op wegen binnen de bouwde kom hoger dan op provinciale wegen of snelwegen. Het BVOM onderschrijft dat volledig en probeert met handhavingsmiddelen hierbij aan te sluiten. Handhaven in een woon-

erf, waar stapvoets (15 km/uur) gereden mag worden, is echter niet eenvoudig. Met de beschikbare apparatuur is het onmogelijk en in de praktijk zou handhaven met dergelijke middelen ook buitenproportioneel zijn. Daarom heeft de Hoge Raad bepaald dat een agent in staat is met het oog vast te stellen dat iemand harder dan 15 kilometer per uur rijdt. De boete die daarop staat is een vast bedrag van 90 euro. In tegenstelling tot wat in hoofdstuk 9 van 'Spelen op Straat' beweerd wordt, is dit dus geen 'lineaire strafmaat' en gaat de boete niet 'voorbij aan de grote verschillen tussen de verblijfsgebieden'. Bovendien is er altijd de mogelijkheid een beroep te doen op artikel 5 WVV als iemand gevaarlijk weggedrag vertoont.

In principe moeten woonerven zo zijn ingericht dat er niet veel te snel doorheen gereden kan worden. De projecten 'subjectief' hebben tot doel te hard rijden binnen de bebouwde kom terug te dringen, in het bijzonder op plaatsen waar geen ongevallen geregistreerd zijn, maar waar mensen zich wel onveilig voelen. Dit sluit aan bij de in paragraaf 9.5 van 'Spelen op Straat' genoemde 'ontoelaatbare verkeersdreiging die kinderen belemmert in hun bewegingsvrijheid'. Het BVOM wil met de projecten een bijdrage leveren aan het terugdringen van die verkeersdreiging en zo bijdragen aan verkeersveilige woonwijken. Voor iedereen, maar zeker ook voor kinderen.





'Auto's uit de straat!'

Doktersadvies

Geef de straat weer terug aan de kinderen

Als kind zwierf ik over straat en was ik gefascineerd door het verschijnsel auto dat af en toe passeerde. Er was geen sprake van onveiligheid. We renden en draafden vrolijk rond en moesten voor het eten geroepen worden. Mijn kinderen liepen zelf naar school, speelden in de buurt, maar werden wel gemaand voorzichtig te zijn. Mijn kleinkinderen mogen niet meer buiten spelen. Het is gewoon te gevaarlijk. Zij worden naar school gebracht en gehaald in auto's. Ze mogen niet meer op straat spelen, want daar rijden gevaarlijke voertuigen, bestuurd door mensen die blij, haastig, angstig, gefrustreerd, uitgelaten, dom, egocentrisch, vriendelijk enz. zijn. Door ons dus.

Eigenlijk zijn mijn kleinkinderen gevangen van deze maatschappij. Ze mogen niet spontaan naar buiten. Hollen, rennen, vliegen, schreeuwen, koppeltje duikelen en tikkertje spelen kan alleen geregisseerd gebeuren onder ouderlijk toezicht.

'Veiligheid eerst' is het devies van ouders en zeker grootouders. Wél twee keer per jaar naar Eurodisney, maar als je blijft niet alleen drie straten verder lopen.

Vroeger was er nooit sprake van kinderen die in de klas en thuis niet meer te handhaven waren door hun continue aandacht eisende gedrag. Tegenwoordig is dat schering en inslag. Vindt u het gek dat de link wordt gelegd tussen deze moderne gevangen en de beperkte bewegingsruimte die ze krijgen. Aan de ene kant zijn ze opgesloten in hun mooie huizen, en aan de andere kant gedragen ze zich thuis en op school als wilden.

Natuurlijk wordt de lichamelijke gezondheid bevorderd door de straat weer aan het kind terug te geven. Een bewegend jong lichaam smeekt om onbekommerd te kunnen rennen en vliegen. Dat is goed voor de weerstand en de gezondheid. Dat weet een kind. Maar daarnaast is het ook voor het geestelijke welzijn van een kind essentieel dat het niet beperkt wordt. Dat het kan gaan waarheen het wil zonder eerst links, dan rechts en dan naar boven te kijken, om vervolgens pappies hand te pakken.

Een kind heeft recht op een gezond leven. Geef kinderen daarom de straat terug. Leer kinderen weer gewoon te fietsen en te springen waarheen ze willen.

Jaap Brienens, huisarts

19 Spelen in de buurt: leren in het échte leven!

Froukje Hajer

Kinderen spelen. Dat gaat vanzelf en hoort bij de ontwikkeling van een kind. Ouders, leidsters, pedagogen, leerkrachten en kinderwerkers maken zich niet voor niks zorgen als een kind niet uit zichzelf speelt, terwijl alle mogelijkheden aanwezig zijn. Spelen is voor kinderen iets wat ze graag doen, wat ze zelf bepalen en waarmee volwassenen zich eigenlijk zo min mogelijk moeten bemoeien. Wat kinderen precies onder spelen verstaan en hoe spelen zich verhoudt tot andere activiteiten die zij ondernemen, hangt af van hun leeftijd en omgeving. Kinderen leren niet alleen op school, of thuis of voor de televisie, maar ook in de vrije tijd, in de buurt, tijdens hun spel op straat en in de buurt. Maar daar moet dan wel de mogelijkheid voor zijn.

Flow

Kinderen ontwikkelen zich in interactie met de wereld om hen heen. De vroege ontmoetingen van een kind met zijn omgeving kunnen grote invloed hebben op hoe deze interactie verloopt.

Psychologe Lisette van der Poel is gespecialiseerd in spel en stelt dat spelen kinderen *flow* geeft, een term van de Amerikaanse psycholoog Mihaly Csikszentmihalyi. "Flow is een uiterst plezierige ervaring, die tot stand komt wanneer de uitdagingen of eisen die de omgeving

ons stelt precies overeenkomen met de competenties die we in huis hebben. In spel mag je zelf verzinnen wie je bent en laten gebeuren wat je wilt laten gebeuren. Je kunt een stoere ridder zijn die iedereen te slim af is; of een sterke dinosaurus; of de mooiste prinses van de wereld bij wie iedereen in de gunst wil komen. Tijdens het spelen is het kind de baas en kan het de omgevende wereld volledig naar eigen behoefte invullen. Een kind dat speelt, ervaart daarom altijd volledige greep en controle op zijn omgeving. Dit motiveert tot een nieuwe, verdiepte en andere omgang met de wereld, een voorwaarde voor een goede ontwikkeling."

De samenleving moet kinderen ruimte geven om te spelen in een veilige context en daarvoor de randvoorwaarden scheppen, bijvoorbeeld door een straat zo in te richten dat je er verstoppertje kunt spelen. Spelen hoeft niet meetbaar te zijn en geen opbrengsten te hebben.

Zelfregulering

Pedagoog en ontwikkelingspsycholoog Elly Singer:

"Door te spelen, leren kinderen dingen die van vitaal belang zijn voor de samenleving: begrijpen hoe de wereld in elkaar zit, abstract denken, samenspelen met anderen, kennis van de natuur en de natuurwetten en beheersing van het lichaam. Kinderen doen dat uit zichzelf en hebben totaal geen motivatieprobleem. Het is daarom zonde om daar geen gebruik van te maken en later alsnog op een andere, schoolse manier al die vaardigheden te leren."

Singer: "Een kind van acht kan wel de straat op, maar alleen als daar geen auto's komen, want het kind gaat meestal nog zo op in zijn spel dat het plotseling de straat op kan rennen. Een kind van negen weet dat het dat nooit mag doen zonder te kijken. Dat heeft te maken met de ontwikkeling van zelfregulering: of je jezelf kunt stoppen op grond van een idee, of dat je bepaald wordt door de prikkels en de wens van het moment. Die zelfregulering moet behoorlijk groeien voordat je geschikt bent om in een stedelijke omgeving te functioneren." Tot hun negende jaar kunnen kinderen in een drukke, stedelijke





Rode wangen

Waarom vinden kinderen spelen nou zo leuk? Omdat ze tijdens het spelen de vrijheid hebben zichzelf en hun omgeving te ontdekken en spontane ontmoetingen met anderen te hebben. Deze ervaringen dragen bij aan de ontwikkeling van hun persoonlijkheid, omdat ze erachter komen dat ze invloed kunnen hebben op hun omgeving en vertrouwen krijgen in hun eigen mogelijkheden. Zo kunnen kinderen een positief zelfbeeld opbouwen. Dat proces versterkt de intellectuele, sociale en motorische ontwikkeling van kinderen. Kinderen worden van spelen dus vanzelf groter, gezonder, slimmer en zelfstandiger.

Dat spelen goed is voor kinderen merken leerkrachten, ouders, activiteitenbegeleiders, kinderwerkers en vrijwilligers aan stralende ogen en rode wangen, aan gelach en trotse verhalen. Zij zien daarom het belang van spelen meestal heel goed in. Dat hoeven pedagogen, psychologen en artsen hun niet te vertellen. Die beginnen meestal pas over het belang van spelen als een kind zich niet volgens de gemiddelde normen ontwikkelt of wanneer een bepaalde groep kinderen ineens opvallende afwijkingen vertoont, bijvoorbeeld in gewicht, motoriek of in de omgang met anderen.

omgeving dus eigenlijk niet spelen zonder toezicht. Om te zorgen dat ze toch zo vrij mogelijk kunnen spelen, is een terughoudende vorm van begeleiding nodig: "Begeleiders moeten kinderen in hun vrije tijd gewoon lekker hun gang laten gaan, zorgen dat ze kansen krijgen en dat er iemand in de buurt is."

Door te spelen, leren kinderen hun lichaam te gebruiken en ervaren en ontwikkelen zij hun zintuigen. Bij fysieke vormen van spel wordt hun grove en fijne motoriek, hun coördinatie, kracht en behendigheid ontwikkeld. Vooral actieve vormen van spelen, zoals buiten spelen, zijn gezond omdat kinderen spelenderwijs hun spieren en uithoudingsvermogen oefenen.

Wat spelen ook zo belangrijk maakt, is dat kinderen erdoor kunnen leren met elkaar om te gaan en te functioneren in de samenleving. Kinderen die in een kwetsbare maatschappelijke positie opgroeien, hebben over het algemeen minder mogelijkheden om op uiteenlopende plekken, met verschillende kinderen en op allerlei manieren te spelen. Daardoor dreigen ze maatschappelijk eerder buitenspel te komen te staan. Je kunt die cyclus doorbreken door ervoor te zorgen dat juist die kinderen de noodzakelijke ruimte en tijd en de positieve pedagogische aandacht van volwassenen krijgen om te kunnen spelen.

Binnen spelen

Vergeleken met vorige generaties hebben kinderen tegenwoordig gemiddeld veel meer ruimte binnenshuis. Vroeger hadden veel kinderen geen eigen kamer en werden ze sneller aangespoord buiten te gaan spelen. Tegenwoordig kunnen kinderen thuis vaak hun gang gaan in het hele huis en hebben ze ook een eigen kamer en veel speelgoed. Tegelijkertijd is de straat veranderd van een domein voor kinderen in een domein voor volwassenen. In veel straten in de steden staan tegenwoordig meer auto's dan kinderen geregistreerd. Een stad als Amsterdam, waar het autobezit onder het landelijk gemiddelde ligt, telde in 2000 tweemaal zo veel auto's als kinderen.

Er zijn meer speelaanleidingen binnenshuis gekomen, waardoor kinderen minder buiten spelen: veel kinderen brengen veel tijd spelend achter de computer door. Dit staat los van het feit of er voldoende en goede speelmogelijkheden in de buurt zijn. [TNO / Jantje Beton, 2008]

Dat er minder kinderen zijn om mee te spelen - wat ook een reden is waarom kinderen binnen blijven - geldt vooral in wijken waar kinderen hun vrije tijd hoofdzakelijk georganiseerd doorbrengen. Een bezoek aan een speeltuin in een achterstandswijk laat zien dat er nog wel degelijk genoeg kinderen zijn om mee te spelen. Ze moeten het alleen met veel minder ruimte doen dan vroeger. Tegenwoordig wordt in de grote steden elke vrije vierkante meter benut om op te bouwen, te rijden of te parkeren. Kinderen onder de zes jaar zijn voor buiten spelen op hun directe woonomgeving aangewezen, maar hebben daarvoor soms nauwelijks ruimte als ze geen eigen tuin hebben. Ook oudere kinderen kunnen door de toegenomen verkeersdrukke steeds moeilijker zelfstandig speelplaatsen, parken of veldjes bereiken. Sportvelden zijn vaak naar de randen van de stad verplaatst, zodat kinderen er zonder begeleiding van volwassenen bijna niet meer kunnen komen.

Daarnaast gaan steeds meer kinderen naar de (buitenschoolse) kinderopvang. Scholen zijn sinds augustus 2007 verplicht om opvang te bieden voor en na schooltijd, als ouders daar om vragen. Dat betekent dat meer



kinderen hun tijd na school in georganiseerd verband doorbrengen, en hun speelmogelijkheden afhankelijk zijn van de mogelijkheden die de opvangorganisatie biedt. Tegelijkertijd ontstaan bij brede scholen ook samenwerkingsverbanden met instellingen in de buurt, waarbij kinderen gebruik maken van het (speel)aanbod van die instellingen.



Visie op vrije tijd

Voor alle kinderen moet speelruimte bereikbaar en aanwezig zijn. Een tweedeling in de voorzieningen dreigt, als het aanbod wordt beperkt tot enerzijds de kinderopvang (opvang voor kinderen van ouders die werk en zorg combineren), en anderzijds tot projecten vanuit de WMO (onder meer vanuit de preventieve functie inzake de Wet op de Jeugdzorg). Een gezamenlijk gedragen visie op de vrije tijd van kinderen is een basisvoorwaarde om kin-

deren goede speelmogelijkheden te bieden. Die visie moet gedragen worden door de diverse instellingen die invloed hebben op de vrijetijdsbesteding van kinderen: denk aan onderwijs, kinderopvang, welzijnswerk, sportverenigingen en kunsteducatie-instellingen. Het 'gewone' buitenspelen op straat is een wezenlijk onderdeel van die vrije tijd. Voorzieningen in de buurt, zowel voor georganiseerde als voor ongeorganiseerde activiteiten, zijn noodzakelijk in een kindvriendelijke buurt.

De brede stoep blijkt daarbij een belangrijk element te zijn. Voor kleine kinderen is dit het eerste domein dat ze buitenshuis kunnen verkennen, voor ouders is het gemakkelijk om toezicht te houden. Onderzoek van Lia Karsten laat zien dat stedelijk wonende gezinnen de stoep steeds meer gebruiken als verlengstuk van hun woning: om te spelen, om buiten te zitten en om contacten met de burens aan te knopen.

“Beleidsmakers zouden veel meer gebruik moeten maken van de mogelijkheden van bewoners zelf om het leefklimaat in wijken te verbeteren.” Tot die conclusie kwam Pieter Winsemius in 2005 op grond van het onderzoek *Vertrouwen in de buurt* van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid. “Spreek burgers aan op hun kennis en vaardigheden om hun buurt te verbeteren, want zij hebben het ‘sociaal kapitaal’ waar buurt- en wijkverbetering het van moeten hebben”, was de strekking. Het zijn niet op de eerste plaats de wijkbewoners die moeten veranderen. Het gaat er om dat bestuurders



en ambtenaren de wijkbewoners anders moeten benaderen. Dit geldt ook voor de jongste wijkbewoners, wanneer het gaat over de mate waarin zij speelruimte krijgen en over de manier waarop die vervolgens wordt gepland en ingericht.

Speelweefsel

Als het gaat om buiten spelen is er de afgelopen veertig jaar veel veranderd. Hoe leuk ze buiten spelen ook vinden, het is voor veel kinderen niet meer vanzelfsprekend om het te doen. Voor steden die kindvriendelijk willen worden, is het zoeken naar een verzoening van hun stedelijke ambities met de eisen die worden gesteld om de stad leefbaar te maken voor kinderen. Kinderen worden nog te vaak gezien als de zwakste schakels in het stedelijk netwerk, terwijl ze met hun aanwezigheid juist een meerwaarde voor het stedelijk leven kunnen geven.

Architect Aldo van Eyck was zich daarvan sterk bewust toen hij tussen 1947 en 1978 ruim 700 eenvoudige speelplaatsen ontwierp op verloren plekken in Amsterdam. Deze 'totempalen voor de stadsjeugd' vormden samen een soort speelweefsel door de stad en voegden zo kwaliteit toe aan het stedelijke leven. Die speelplekken zijn inmiddels bijna allemaal verdwenen. Maar ook hedendaagse architecten laten zien dat het mogelijk is een gevarieerde stad voor verschillende bevolkingsgroepen te maken waarin uitdrukkelijk ook plaats is voor kinderen.



Recht op spelen

Het is dan ook de vraag waarom het nog niet gelukt is om in alle gemeenten een minimale hoeveelheid buitenspeelruimte gerealiseerd te krijgen. Jantje Beton heeft daartoe met de NUSO (de landelijke organisatie voor het speeltuinwerk) de zgn. 3% norm ontwikkeld, waarbij gemeenten zich verplichten tenminste 3% van het bebouwde oppervlak voor formele speelruimte te bestemmen (zie kader).

Door een norm vast te stellen kan in planprocessen bij projectontwikkeling en herinrichting tijdig de ruimte voor kinderen worden gegarandeerd. En dat is nodig in het huidige ruimtelijke orderingsbeleid, waar met name steden verplicht zijn 'in te breiden', opdat men kan voldoen aan de woningbehoefte voor de toekomst. De leef- en speelruimte in de buurt mag daar echter niet onder lij-



den. Kinderen hebben de ruimte dicht bij huis in de buurt nodig voor hun spel. Het vraagt inzet van alle betrokkenen die de woon-, leef- en speelomgeving van kinderen bepalen, om kinderen niet te vergeten in de planprocessen. Het internationale Verdrag inzake de Rechten van het Kind verplicht hen daartoe.

Jantje Beton vraagt dan ook aan politici en bestuurders in gemeenten, aan leerkrachten op scholen en aan medewerkers in welzijnswerk en kinderopvang en andere instellingen, én aan ouders en buurtbewoners om samen te werken. Opdat kinderen nu en in de toekomst ruimte, tijd en aandacht krijgen om naar hartelust te spelen in de buurt.

Literatuur

- *Hajer, F. & J.Keesom (2008). Tijd voor spelen, Jantje Beton gaat door!, Amsterdam: SWP.*
- *Jantje Beton, VNG, Ministerie van VROM en NUSO in het kader van Child Friendly Cities (2006). Spelen met ruimte. Handboek gemeentelijk speelruimtebeleid. Amsterdam: Mets & Schilt.*
- *Jantje Beton, VNG, Ministerie van VROM in het kader van Child Friendly Cities (2006). Kindvriendelijke projecten in de openbare ruimte. Amsterdam: Mets & Schilt.*
- *Jantje Beton (2007). Een schoolplein voor de buurt*
- *Karsten, L. (2002). Oases in het beton. Aandachtspunten voor een jeugdvriendelijke openbare ruimte. Assen: Koninklijke Van Gorcum.*
- *STARO (2007). Brede school en de buitenruimte, Verslag symposium 12 oktober 2007. (www.staro-bna.nl)*
- *TNO / Jantje Beton (2008), Het belang van buitenspelen*



Speelruimtenormen

Bij de inrichting van de openbare ruimte hanteert de overheid diverse normen. Normen voor de breedte van de straat, voor het aantal parkeerplekken, voor groen, voor kunst. Maar normen voor speelruimte zijn nog niet vanzelfsprekend. Verschillende organisaties en gemeenten hebben intussen wel speelruimtenormen ontwikkeld. De bekendste is de 3%-norm van Jantje Beton en de NUSO. Maar ook een grote gemeente als Rotterdam heeft een speelruimtenorm geformuleerd.

De 3%-norm

De NUSO en Jantje Beton hebben samen de 3%-norm opgesteld: in bebouwd woongebied moet ten minste 300 m² per hectare grond formeel als speelruimte worden gereserveerd. Informele ruimte, zoals groenstroken en parken, telt daarbij niet mee. Uiteraard moet deze informele ruimte óók beschikbaar zijn voor spel.

Het gaat erom dat alle kinderen gebruik kunnen maken van speelruimte. De norm geeft daarom ook richtlijnen voor de verdeling van de vierkante meters over een wijk. Daarbij wordt uitgegaan van drie plan-niveaus, die globaal overeenkomen met de actieradius van kinderen in verschillende leeftijdscategorieën. Het blokniveau (tot 100 meter) geldt voor kinderen tot 6 jaar, het buurniveau (300 tot 400 meter) voor kinderen van 6 tot 12 jaar en het wijkniveau (800 tot 1000 meter) voor jongeren vanaf 13 jaar. [Jantje Beton e.a. 2006].

De 3%-norm is overgenomen in de Initiatiefwet Buitenspeelruimte. Deze wet is (nog) niet aangenomen door de Tweede Kamer. De toenmalige minister Dekker van het ministerie van VROM heeft in april 2006 in een beleidsbrief aan gemeenten gevraagd een speelruimtenorm te hanteren, én een lokaal speelruimtebeleid te ontwikkelen, waarin gemeenten de kwaliteit van de speelruimte vastleggen.

Rotterdamse speelruimtenorm

In Rotterdam is een eigen speelruimtenorm ontwikkeld door de dienst Sport en Recreatie, de dienst Stedenbouw en de GGD. Vooraf is studie gemaakt van de ontwikkelingssprongen die kinderen doormaken, de ontwikkeling van verkeersvaardigheden en de ruimtebehoeften van diverse leeftijdsgroepen. De norm is getest in verschillende wijken.

De norm geldt voor alle nieuwbouw- en herstructureringsgebieden. Ontwerpers die zich niet aan de norm houden, moeten daarvoor goede argumenten hebben. Voor wijken die niet worden verbouwd, geldt de norm als ijkpunt. De speelruimte hoeft niet als zodanig te zijn ingericht. Het is voldoende als de ruimte beschikbaar is voor sociale ontmoeting en activiteiten.

- (1) Eén centrale openbare sport- en spelplek van minimaal 5.000 m² binnen elk barrièreblok groter dan 15 ha. In kleinere barrièreblokken kan worden volstaan met een sport- en spelplek van minimaal 1.000 m². Deze plekken moeten centraal liggen, in het zicht van woningen, op niet-milieubelaste plekken, met een parkeerverbod aan de speelzijde van de weg, met bezonning en schaduw.*
- (2) Een openbare sport- en spelplek van 1.000 m² om de 300 meter; in dichtbebouwde wijken om de 200 meter. Ook deze plekken moeten in het zicht van woningen liggen, op niet-milieubelaste plekken, met een parkeerverbod aan de speelzijde van de weg en met bezonning en schaduw.*
- (3) Een bespeelbare stoep (3 tot 5 meter) aan ten minste een zijde van de straat, bij voorkeur de zonzijde.*

Literatuur

- Jantje Beton, VNG, Ministerie van VROM en NUSO in het kader van Child Friendly Cities (2006). Spelen met ruimte. Handboek gemeentelijk speelruimtebeleid. Amsterdam: Mets & Schilt.*
- Eindrapportage Rotterdamse norm voor buitenspeelruimte, Rotterdam 2008*

20 Gezond opgroeien in de kindvriendelijke straat

Josine van den Bogaard en Kees Both

Om overgewicht tegen te gaan moeten kinderen meer bewegen. Met stille dwang worden kinderen daarom tot georganiseerde sportdeelname verleid. Het is de vraag of sportdeelname voor alle kinderen een passende preventiemaatregel is. Wij pleiten voor een bredere benadering, waarin niet sporten maar veelzijdig bewegen centraal staat. Om te beginnen moeten opvoeders en beleidsmakers zorgen voor een bewegingsrijke leefomgeving, die kinderen uitdaagt tot buitenspelen. De straat is de eerst aangewezen plek daarvoor. De gemeente Rotterdam voert maatregelen door die de straat en buurt kindvriendelijker maken. Dit dient de gezondheid op meerdere manieren.

Kinderen bewegen minder

Overgewicht begint ook in Nederland epidemische vormen aan te nemen. In hoofdstuk 21 worden de cijfers gepresenteerd. De gevolgen worden op steeds jongere leeftijd zichtbaar. Zo wordt bij kinderen al ouderdomssuikerziekte geconstateerd.

Het preventiebeleid richt zich op twee terreinen: betere voedingsgewoonten en meer bewegen. Ofwel: een gezonde balans tussen de inname en het verbruik van energie. We concentreren ons hier op het verbruik van energie, waaraan bewegen een belangrijke bijdrage levert.



Speelwater in de straat

Kinderen bewegen steeds minder. Dat heeft verschillende oorzaken. Allereerst noemen we de verstening van de stad: door intensiever ruimtegebruik in steden en dorpen vermindert de vrije speelruimte voor kinderen. Ook het toenemende autoverkeer en de angst van ouders voor 'enge mannen' die hun kind iets kunnen aandoen, zijn beperkende factoren. Steeds meer ouders brengen hun kinderen met de auto naar school en vrijetijdsbestedingen. Deze 'achterbankgeneratie' neemt de omgeving hoofdzakelijk vanaf de achterbank van de auto waar. Moderne media oefenen daarnaast een sterke aantrekkingskracht uit, die bijdraagt aan de bewegingsarmoede onder kinderen. De ruimere woningen bieden meer mogelijkheid tot binnenspel. In sommige wijken spelen ook merkbaar minder kinderen buiten omdat ze hun vrije uren op een opvangverblijf doorbrengen.

Voor buitenspel is kortom kwantitatief minder ruimte en krijgen kinderen van hun ouders ook minder ruimte. Minstens even belangrijk is de achteruitgang van de *kwaliteit* van de fysieke speelomgeving dichtbij huis. De variatie aan handelingsmogelijkheden die de leefomgeving mogelijk maakt – de *Aktionsraumqualität* – is vaak beperkt.

Is sport hét antwoord?

Inmiddels is het beleid van diverse overheden erop gericht kinderen meer te laten bewegen. Toonaangevend hierin is het stimuleren van sportdeelname. Scholen werken daarbij vaak samen met sportverenigingen. Of ze geven extra lessen gymnastiek. Zo heeft Rotterdam het programma 'Lekker fit!' voor alle scholen. Ook worden school- en buurtpleinen getransformeerd tot sportpleinen, zoals *Cruyff Courts*, *Krajicek Playgrounds* en *Zoneparcs*. Deze sterke koppeling tussen 'bewegen' en 'sporten' geeft ons een onbehaaglijk gevoel. Sport kan ongetwijfeld een belangrijke bijdrage leveren aan meer bewegen. Het gaat echter te ver om sport als *het* antwoord op bewegingsarmoede te zien. Daarvoor voeren we de volgende redenen aan.



Uitnodiging tot bewegen

In de eerste plaats is bewegen meer dan sporten. Sport is in de samenleving zeer zichtbaar en sterk geïnstitutionaliseerd in de vorm van organisaties en faciliteiten en de bijbehorende lobby. Het krijgt media-aandacht en heeft door dat alles een duidelijk profiel: de sportsector. Alledaagse vormen van bewegen daarentegen zijn minder grijpbaar en geprofileerd. Voor preventie van overgewicht zijn ze zeker zo belangrijk. Juist de gewone, vaak onbewuste dagelijkse fysieke inspanningen dragen bij aan het voorkómen van overgewicht ^[1]. Voorbeelden zijn lopen en fietsen naar school, tuinieren, staan in plaats van zitten, huishouden, traplopen en buiten spelen in de woonomgeving.

In de tweede plaats is sport niet voor alle kinderen een passende preventiemaatregel. Niet alle kinderen zijn even atletisch of voelen zich aangetrokken tot sportactiviteiten, met de sterke nadruk op wedijver en vergelijkend presteren. Niet elk kind beschikt over het nodige spelinzicht. Voor kinderen tot zeven jaar, die sterk gebonden zijn aan de nabije omgeving van huis, geldt in het bijzonder dat sport nog nauwelijks aan de orde is. In lang niet alle gezinnen is bovendien sprake van een 'sportcultuur'. Ouders hebben soms zelf negatief gekleurde jeugdherinneringen - zoals altijd als laatste gekozen worden bij gym of andere aan sport verbonden frustraties ^[2]. Zij zullen hun kinderen minder stimuleren mee te doen aan sport. Mensen die minder 'sportief' of 'atletisch' zijn, leven overigens niet noodzakelijk ongezond.

Een laatste aarzeling bij het stimuleren van sport als zaligmakend medicijn tegen overgewicht, is dat georganiseerde sportdeelname een aanslag is op de vrije tijd en het vrije spel van kinderen. Kinderen worden in hun vrije tijd steeds meer ingesponnen in door volwassenen georganiseerde activiteiten. Ze hebben steeds minder tijd waarover zij zelfstandig kunnen beslissen en waarbinnen zij zelf problemen moeten oplossen. Voor de persoonlijkheidsontwikkeling is deze 'eigen tijd' van groot belang. Het accent op sport, ook binnen de kinderopvang en op het getransformeerde school- of buurtplein, tast deze 'vrije tijd' verder aan.

Kwaliteit van de leefomgeving

Sport is kortom geen standaardoplossing voor de strijd tegen overgewicht bij kinderen. Een eenzijdige inzet op sport ligt dan ook niet voor de hand. Toch richten de interventies die de overheden tot nu toe kiezen, zich vooral op het stimuleren van sport en op voorlichting over gezonde voeding en meer bewegen. Ze zijn sterk gericht op het beïnvloeden van het individuele gedrag. Wij pleiten voor een bredere kijk en aanpak. Een kijk die recht doet aan verschillen tussen kinderen en aan de situaties waarin zij opgroeien. Dat betekent: aandacht geven aan de kwaliteit van de directe leefomgeving van de kinderen, zo dicht mogelijk bij huis. Een kwaliteit die, zoals we al zagen, sterk onder druk staat. De omge-



ving maakt bepaalde keuzes mogelijk én beperkt die. 'Alle kinderen hebben plaatsen nodig waar zij op vanzelfsprekende wijze dagelijks lichamelijk actief kunnen zijn. De belangrijkste plaatsen zijn in dit verband buiten te vinden' ^[3]. Onderzoek wijst uit dat het buiten (kunnen) spelen een van de belangrijkste voorspellers is voor een bewegingsrijke vrijetijdsbesteding ^[4]. En ouders voor wie sport verbonden is met negatieve connotaties, hebben zelden nare gevoelens als het over buitenspel gaat, integendeel.

Vrij buitenspel

In de vakliteratuur van de kindergeneeskunde ^[5] en kinderyfiotherapie ^[6] wordt het belang van buitenspel benadrukt. Daarbij wordt een andere taal gesproken dan bij het spreken over sport: het hanteert geen gereduceerd en eenzijdig medisch perspectief, het kijkt naar het geheel aan effecten. Buitenspel bevat elementen van sport: het intensief bewegen en het zich met elkaar meten – als kinderen daar plezier in hebben. Maar het is veel meer dan dat. Het vrije buitenspel heeft de potentie om alle aspecten van het welzijn en de ontwikkeling van kinderen te verbeteren. Naast het veelzijdig bewegen en de lichaamsbeheersing, bevordert het ook de sociaal-emotionele ontwikkeling: samenwerken en competitie, het herkennen van gevoelens bij zichzelf en anderen, emotionele gezondheid, het ontwikkelen van weerstand tegen stress. Tenslotte wordt de cognitieve ontwikkeling door buitenspel gestimuleerd, in het bijzonder het onderzoeken van de omgeving, de creativiteit en het zelfstandig oplossen van problemen. Dit alles is nog sterker het geval als het buitenspel plaatsvindt in een natuurlijke omgeving ^{[7] [8] [9] [10] [11]}. Minder sportlievende kinderen, maar ook de sportfreaks kunnen in een natuurlijke speelomgeving uitdagingen in allerlei gradaties vinden en daarmee hun zelfvertrouwen opbouwen.

Buiten spelen leidt ook langzaam tot verkeersgedrag, het ontdekken van het alternatief voor de achterbank van de auto. Dat begint met fietsen op het pleintje, een blokje om op de stoep en gaat over in begeleide tochtjes op de rijbaan, waar de regels worden geleerd en verkeersinzicht ontstaat. De grotere actieradius van de fiets geeft kinderen een groeiend gevoel van vrijheid en zelf-



standigheid. De stap van speels fietsen naar functioneel fietsen is dan klein, ook voor ouders. Het versterkt de basis voor dagelijkse beweging. Bij ouders zonder fiets-traditie ligt hier een gezamenlijke taak voor gemeenten en scholen: investeren in fietsende jeugd is investeren in gezondheid en duurzaamheid.

Zorg voor de omgeving, Rotterdam als voorbeeld

Het gaat om de zorg voor pedagogische kwaliteit van de nabije leefomgeving van kinderen. Dit moet meer omvatten dan de mogelijkheid tot bewegen. De gemeente Rotterdam heeft een aantal instrumenten ontwikkeld die de pedagogische kwaliteit gaan borgen. Dit gebeurt onder de noemer 'kindvriendelijke wijken'. Het is een van de speerpunten van het Rotterdams college. Het gaat nadrukkelijk om samenwerking tussen publieke en private partijen.

De '*Stedenbouwkundige visie kindvriendelijke wijken*' is het meest publiek van karakter. Corporaties en ontwikkelaars zijn bij de ontwikkeling betrokken. Bestrijding van overgewicht is niet het issue dat met deze visie wordt aangepakt. Het was ook niet de aanleiding, hoewel het een aanzienlijk probleem is, ook in Rotterdam. Het is wel een van de positieve effecten die meekomt bij het uitvoeren van de visie. De visie onderscheidt drie ambitieniveaus voor de kindvriendelijke stad in stedenbouwkundig opzicht: 'basis', 'plus' en 'top' ^[12]. Basisvoorzieningen moeten over de hele stad in iedere wijk zijn uitgelegd. Plusvoorzieningen kunnen variëren per wijk en in urgentie. Topvoorzieningen bedienen de hele stad en omstre-

ken, zoals het skatepark op de Westblaak en het strand van Nesselande aan de oostkant van de stad.

We focussen hier op de basis. De basis heeft vier bouwstenen.

(1) De Rotterdamse norm voor buitenspeelruimte ^[13]

De Rotterdamse norm gaat verder dan de '3%-norm' [zie kader op pagina 133]. Bij toepassing van de Rotterdamse norm is er altijd voldoende speelruimte bij huis. Zowel formele als informele ruimte tellen mee in de norm, want uitgangspunt - en realiteit - is dat overal wordt gespeeld. De norm noemt ook de breedte van de stoep ('minstens drie meter obstakelvrij aan één zijde van de straat, bij voorkeur de zonzijde'). De norm is bruikbaar in wijken met verschillende stedenbouwkundige typologie. Hij geeft helderheid in discussies tussen burgers en bestuur over (on)wenselijkheid van speelruimte. De norm is gebaseerd op recente inzichten in de ontwikkeling van kinderen, hun sport- en spelgedrag en de bijbehorende eisen aan buitenruimte. Ook de verkeersvaardigheden van kinderen zijn in de norm betrokken. Dat maakt onder meer inzichtelijk dat vergroting van een 30-km zone aan kinderen vanaf 11 jaar een groter speelareaal geeft.

(2) De drempelruimte in een kindvriendelijke straat

Dit gaat om zorgvuldige detaillering van de relatie voordeur – straat: de zogenaamde drempelruimte. De overgang van privé- naar openbare ruimte wordt daarmee verzacht. Het kan op veel manieren: wat treden naar de deur, een bescheiden reepje grond voor het huis, een dakoverstek met pilaren. Het geeft niet alleen de woning identiteit en een vriendelijker uitstraling. Het nodigt kinderen en ouders ook meer uit de straat te ontdekken, anderen te ontmoeten en onderling contact te houden.

(3) De basisschool voor de buurt, met een goed ingericht en beheerd openbaar speelplein

Dit kan een brede school zijn. Het kan ook een school zijn die samenwerkt met organisaties in de wijk of anderszins activiteiten programmeert. Het schoolplein is ook buiten schooluren toegankelijk en veilig om te spelen.

(4) Speelgroen op buurt- en wijkniveau ^[14]

In de directe woonomgeving is groen bereikbaar, waar kinderen in en mee kunnen spelen; waar zij natuur kunnen ervaren en hun verbondenheid daarmee. Dit kan openbaar of semi-openbaar speelgroen zijn: bloemen, klimbomen en speelstruiken, schoolplein, (natuur)speeltuin, volkstuin, speelwatertjes.

Tot slot

Buiten spelen is een vorm van bewegen die bijna ieder kind aanspreekt. Het heeft geen voorgeprogrammeerd of verplicht karakter zoals sport dat kan hebben. Het gebeurt vanuit het kind zelf en is daarmee de krachtigste motivatie voor bewegen. Voorwaarde is dat de speelomgeving voldoende kwaliteit heeft. Daar hoort ook luwe verkeersruimte bij, die zelfstandig lopen en fietsen mogelijk maakt. Lokale bestuurders en beleidsmakers kunnen hier het verschil maken. Door een consistente aanpak, die lang wordt volgehouden. En door eisen te stellen aan investeerders. Ruimte voor de jeugd wordt onderdeel van een bredere aanpak van kindvriendelijkheid. De gemeente Rotterdam heeft beleid geformuleerd om gezinnen meer voor de stad te behouden en aan te trekken. Ze heeft daarvoor onder meer een stedenbouwkundige visie op kindvriendelijkheid ontwikkeld. De kindvriendelijke straat is een bouwsteen in die visie. Samen met de speelruimtenorm, speelgroen en een op de buurt gerichte school vormt het de basis. Daarmee erkent de stad dat het karakter van de straten rond de woning een relevante overweging is bij de vestigingskeuze van gezinnen; dat positieve aandacht voor kindvriendelijke straten en buitenruimte het verschil kan maken.

Noten

1. Bell, A. C. & Dymont, J. E. (2006). *Grounds for action. Promoting physical activity through school ground greening in Canada*. Toronto: Evergreen, p. 25-26.
2. Burdette, H.L. & Whitaker, R. C. (2005). *Resurrection of free play in young children*. *Archives of Pediatric and Adolescent Medicine*. 159. p. 46-50.
3. Sallis, J.F & Glanz, K (2006), p. 91. *The Role of Built Environments in Physical Activity, Eating, and Obesity in Childhood*. *The Future of Children*, 16/1, p. 89-108
4. Cosco, N. (2007). *Developing evidence-based design*. In: Ward Thompson, C & P. Traviou (eds.), *Open space – people space*. London: Taylor and Francis.
5. Burdette, e.a., 2005; Ginsburg, K.R., e.a. (2007). *The importance of play in promoting healthy child development and maintaining strong parent-child bonds*. *Pediatrics*, 19/1, p. 182-191; Bell & Dymont, 2006; Bell & Dymont (2008). *Grounds for health: the intersection of green school grounds and health-promoting schools*. *Environmental Education Research*, 14/1, p. 77-90.
6. Helders, P.J.M. (2006). *Spelende kinderen*. *FysioPraxis*, december, p. 8-12.
7. Both, 2004; Van den Berg, 2008; Bell & Dymont, 2006 & 2008; Helders, 2006.
8. Moore & Wong, 1997, 90, geciteerd in Both, 2004.
9. Cosco, 2007.
10. Berg, A. v.d., e.a. (2008). *Spelen in het groen*. Wageningen: Alterra WUR.
11. Vreke, J, e.a. (2006). *Potenties van groen. De invloed van groen in en om de stad op overgewicht bij kinderen en op het binden van midden- en hogere inkomens aan de stad*. Wageningen: Alterra WUR.
12. Presentatie 'Rotterdam Heavenly Playground' (stedenbouwkundige visie kindvriendelijke wijken Rotterdam). Internationaal congres 'Child in the city', 4 november 2008, gemeente Rotterdam.
13. Eindrapport Rotterdamse normering buitenspeelruimte. Gemeente Rotterdam, 2008.
14. Bogaard, J van den, Lobst, S & Schuster, M. e.a. (2008) 'Groene, natuurlijke speelplekken in de stad'. LNV, directie Natuur.



Transvaal, Den Haag

Weblinks

- www.rotterdam.nl
- www.ggd.rotterdam.nl
- www.ruimtevoordejeugd.nl
- www.speeldernis.nl
- www.springzaad.nl

Op de DVD

1. *inspiratieboekje kindvriendelijke stedenbouw.pdf*
2. *panelen.pdf* (Rotterdam heaven's playground)

21 In een gezonde omgeving hebben kinderen alle ruimte om te bewegen

Ingrid Bakker en Sanne de Vries

Samenvatting

Kinderen lijden in toenemende mate aan bewegingsarmoede. Uit een TNO onderzoek in tien achterstandswijken bleek dat slechts 3% van de basisschoolkinderen voldoende beweegt en dat maar liefst één op de drie kinderen te dik is. Een van de factoren die hierbij een rol speelt is het ontbreken van voldoende geschikte en kwalitatief goede sport- en speelmogelijkheden in de directe woonomgeving van kinderen (De Vries et al., 2005, De Vries et al., 2007).

Bewegen is belangrijk voor de gezondheid, zeker voor kinderen. Als we willen dat onze kinderen ook later nog gezond en fit door het leven stappen, moeten we nu actie ondernemen. Het stimuleren van bewegen heeft het meeste en langdurigste effect als meer beweging in het dagelijkse leven van kinderen wordt ingebed. De leefomgeving waarin kinderen opgroeien nodigt echter in veel gevallen niet uit tot lekker buitenspelen of veilig lopend of op de fiets naar school gaan. Ruimte voor spel en sport in de directe woonomgeving is schaars. Des te belangrijker is het om de beschikbare speelruimte optimaal te benutten. Hoe ziet een beweegvriendelijke wijk eruit?

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van verschillende ontwikkelingen en mogelijkheden voor gemeenten, woningbouwcorporaties en anderen om via aanpassingen in de gebouwde omgeving de beweegvriendelijkheid voor kinderen te verbeteren en daarmee de keus voor bijvoorbeeld actief transport (lopen en zelf fietsen) en buitenspelen gemakkelijker en aantrekkelijker te maken. Zo wordt de gezonde keus een gemakkelijke keus!

1. De intensiteit van een lichamelijke activiteit in termen van energieverbruik kan uitgedrukt worden in MET, waarbij 1 MET gelijk wordt gesteld aan het verbruik van 1 kcal per kg lichaamsgewicht per uur.



Lichaamsbeweging

Voldoende lichaamsbeweging draagt in belangrijke mate bij aan het behoud of de verbetering van de lichamelijke en geestelijke gezondheid. Bij kinderen bevordert lichamelijke activiteit niet alleen de fysieke, psychische en sociale gezondheid en welzijn, maar ook de ontwikkeling van het motorische en cognitieve vermogen, de ontwikkeling van basisvaardigheden zoals het verbale begrip en het ruimtelijk inzicht en vaardigheden zoals samenwerken, delen, geven, winnen en verliezen (Biddle et al., 1998; 2004, Bluechardt et al., 1995; Gallahue et al., 1995). Ook kan lichamelijke activiteit bijdragen aan een verbetering van de integratie en sociale contacten en aan het voorkomen van (kleine) criminaliteit in een wijk (Leyden, 2003; NUSO, 1998).

De hoeveelheid lichaamsbeweging die minimaal nodig is om de gezondheid positief te beïnvloeden wordt in Nederland uitgedrukt in de Nederlandse Norm Gezond Bewegen. Volgens deze norm moeten kinderen jonger dan 18 jaar gedurende minimaal 60 minuten per dag ten minste matig intensief (≥ 5 MET') lichamenlijk actief zijn, waarbij de activiteiten minimaal twee maal per week gericht zijn op het verbeteren of handhaven van de lichamelijke fitheid (kracht, lenigheid, coördinatie) (Kemper et al., 2000). Onder matig intensief bewegen vallen activiteiten waarbij je gaat zweten en een beetje buiten adem raakt.

Onvoldoende lichamelijke activiteit tijdens de jeugd kan zowel op korte als lange termijn leiden tot het ontstaan van overgewicht en obesitas, diabetes mellitus type II, hart- en vaatziekten, klachten aan het bewegingsapparaat en enkele vormen van kanker (ACSM, 2000; Gezondheidsraad, 2003; World Health Organization (WHO), 2006b). Recentelijk is de aandacht voor voldoende dagelijkse lichaamsbeweging in het kader van een gebalanceerde energiehuishouding en overgewichtbestrijding dan ook sterk toegenomen (Gezondheidsraad, 2003; WHO, 2006a, 2006b).

Prevalentie overgewicht

In Europa is de prevalentie van overgewicht gestegen tot 1 op de 4 kinderen. De prevalentie van obesitas, extreem overgewicht, is in de afgelopen twee decennia verdrievoudigd en als deze groei zich voortzet, zal in 2010 naar schatting 10 % van alle kinderen binnen de EU obees zijn (WHO, 2006b). Ook in Nederland is de prevalentie van overgewicht en obesitas onder kinderen gestegen en hoog (Fredriks et al., 2005).

In 1955, 1965, 1980 en 1997 heeft TNO een landelijke peiling (Nederlandse Groeistudie) van de prevalentie van overgewicht en obesitas onder kinderen (4-16 jaar) uitgevoerd. Bij de laatste tussentijdse landelijke peiling, in 2003, was 14,5% van de jongens en 17,5% van de meisjes (4-16 jaar) te zwaar, waarvan respectievelijk 2,6% 3,3% obees (Van den Hurk et al., 2007). Het onderzoek wordt in 2008/2009 voor de 5^e maal uitgevoerd.

In de afgelopen 25 jaar is de gemiddelde prevalentie van overgewicht bij kinderen in Nederland verdrievoudigd. Dit wordt veroorzaakt door het niet in balans zijn van de energie-inname en het energieverbruik. De totale energie-inname is in die 25 jaar echter niet tot nauwelijks gestegen, al is de bron van energie-inname wel veranderd: minder ontbijt, meer frisdrank en energierijke tussendoortjes bijvoorbeeld. Wat vooral is veranderd is de hoeveelheid lichaamsbeweging: kinderen zijn minder gaan bewegen dan vroeger. Dit ligt niet zozeer aan het sporten, maar vooral aan het minder buitenspelen, het gebruiken van inactief vervoer van en naar school, enzovoort. Tegenwoordig gebruikt men vaker de auto om de kinderen ergens naar toe te brengen. Te hard rijdende



auto's en het ontbreken van veilige oversteekplaatsen zijn veel gehoorde redenen om kinderen niet meer zelf te laten lopen of fietsen naar school. Een basisscholar woont gemiddeld zo'n anderhalve kilometer van school vandaan. Dagelijks die afstand lopend of fietsend afleggen kan al een belangrijke bron van beweging zijn. Veel ouders ervaren hierin de inrichting van de stad als barrière. Vooral in zogeheten aandachtswijken. Door gevoelens van onveiligheid en door gebrek aan geschikte voorzieningen in de buurt hebben zij liever dat hun kinderen thuis spelen. En daar lukt natuurlijk de televisie of de computer met leuke spelletjes.

Het is dan ook van groot belang dat kinderen al op jonge leeftijd gestimuleerd worden om voldoende lichamelijke actief te zijn en daar ook de kans voor krijgen.

Omgeving en beweeggedrag

Uit (inter)nationale onderzoeken komt het beeld naar voren dat kinderen die in grote steden wonen in toenemende mate worden beperkt in hun mogelijkheden om lichamelijke actief te zijn. De dichte bebouwing en het drukke verkeer in steden bieden beperkte ruimte en gelegenheid om veilig te bewegen in de buitenruimte (Wendel-Vos et al., 2005). Uit Amerikaans en Australisch onderzoek is gebleken dat er een relatie bestaat tussen factoren van de gebouwde omgeving en de hoeveelheid lichamelijke activiteit bij kinderen (Mc Millan, 2005; Boarnet et al., 2005; Sallis et al., 2001, Timperio et al., 2006).



Deze relaties zijn echter niet zondermeer generaliseerbaar naar de Nederlandse situatie. Nederland is een van de meest dichtbevolkte landen ter wereld, is dichtbebouwd en ingericht met vele fietspaden en trottoirs (Wendel-Vos et al., 2002).

In Nederlandse wijken, met name de achterstandswijken waar doorgaans veel mensen met sociale en economische beperkingen wonen, zijn de mogelijkheden om te sporten en te bewegen over het algemeen beperkt en onvoldoende (De Vries et al., 2005). Ook zijn de bewoners van deze wijken doorgaans weinig geïnteresseerd in lichamelijke activiteit in het algemeen en in het zelf beoefenen van sport in het bijzonder. In deze wijken is het daarom, nog meer dan elders, van belang een 'beweegvriendelijke' omgeving te creëren (Bakker et al., 2007).

In de afgelopen jaren is een aantal onderzoeken uitgevoerd naar de relatie tussen de gebouwde omgeving en het beweeggedrag in Nederlandse stadswijken. In 2006 is onderzoek gedaan in vier Amsterdamse buurten, waaruit is gebleken dat bewoners van een klassieke stadswijk in het dagelijkse leven meer lopen en fietsen dan bewoners van naoorlogse woonwijken. Mogelijk hangt dit samen met het wel of niet voor de deur kunnen parkeren van de auto en van de te overbruggen afstand tot voorzieningen (Den Hertog et al., 2006). Voorafgaand aan dat onderzoek heeft TNO in 2004/2005 een onder-



zoek uitgevoerd in tien Nederlandse achterstandswijken naar de samenhang tussen de hoeveelheid lichamelijke activiteit van kinderen (6-11 jaar) en de gebouwde omgeving (De Vries et al., 2005).

Beweegvriendelijkheid van de wijk

'Het wordt hoog tijd dat we aan de beweegvriendelijkheid gaan denken bij de inrichting van onze wijken. Gemeenten en woningcorporaties, maar ook planners, architecten en bouwers kunnen zich profileren door aandacht te hebben voor jeugd en veilig buiten kunnen bewegen. Als we investeren in de jeugd, dan investeren we in een leven lang gezond.'

TNO heeft in 2004/2005 met financiering van de Ministeries van VWS en VROM een onderzoek uitgevoerd naar de relatie tussen kenmerken van de (woon)omgeving en de lichamelijke (in)activiteit en het (over)gewicht bij kinderen (De Vries et al., 2005, De Vries et al., 2007). Dit is gedaan om na te kunnen gaan of en hoe het beweeggedrag en (over)gewicht van kinderen afhangt van de omgeving waarin ze wonen. Hiervoor zijn tien prioritaire stadswijken (aandachtswijken) nauwkeurig in kaart gebracht. Er is gekeken naar de hoeveelheid groen en water, het soort bebouwing, de aanwezigheid van fietspaden, stoepen, rotondes, zebrapaden, hondenpoep, het aantal sportvelden, speelplekken, zwembaden, etc. In 2008/2009 wordt een tweede meting uitgevoerd om de

effecten van de tot dan toe uitgevoerde wijkaanpassingen te onderzoeken. Dit zal unieke kennis en inzichten opleveren voor een ieder die zich in wil zetten voor een 'beweegvriendelijke' wijk voor kinderen.

In het onderzoek is naast de inrichting van de wijk ook gekeken naar het eet- en beweeggedrag van basisschoolkinderen van 6 tot en met 11 jaar die in deze wijken wonen en naar school gaan. De kinderen hebben een week lang, samen met hun ouders, een beweegdagboekje bijgehouden. Daarin schreven ze op wat, waar en hoe lang ze iets gedaan hadden. Het betrof zowel de actieve tijdsbestedingen (fietsen, zwemmen, buitenspelen, etc.) als de passieve tijdsbestedingen (tv-kijken, lezen, computeren, etc.). Ook hebben ze met hun ouders een vragenlijst over hun voeding ingevuld en zijn hun lengte en gewicht gemeten. Op basis van de lengte en het gewicht kon worden bepaald of de kinderen wel of geen overgewicht hadden. Ten slotte heeft een aantal kinderen ook een week lang met een beweegmeter omgelopen. Deze meter registreert de duur en intensiteit van de bewegingen en schat daaruit de verbruikte hoeveelheid energie.

1 op de 3 kinderen te dik

Van de ruim 1200 kinderen van 6 tot en met 11 jaar die aan het onderzoek mee hebben gedaan bleek een derde deel te dik. Maar liefst 33% van de meisjes en 28% van de jongens was te dik, waarvan gemiddeld 9% extreem te dik (obesitas). Vooral het percentage te dikke kinderen van Turkse afkomst was aanzienlijk: 48% was te dik, waarvan 15% obees is. Al deze cijfers liggen aanzienlijk hoger dan het landelijke gemiddelde.

Slechts 3% beweegt genoeg

Het percentage kinderen dat volgens het beweegdagboekje voldoet aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen (iedere dag minimaal 60 minuten minimaal matig intensief lichamelijk actief) is extreem laag: slechts 3% van alle meisjes en 4% van alle jongens bleek voldoende te bewegen. Bijna de helft van de onderzochte kinderen bleek de zestig minuten norm op vijf of meer dagen niet te halen en behoren daarmee tot de categorie 'inactieve kinderen'.

Inrichting van stadswijken van belang

Uit het onderzoek van 2004/2005 is duidelijk geworden dat kinderen meer lichamelijk actief zijn als er meer sportvelden, laagbouw, woonerven, autoluwe zones, groen en water en gegroepeerde parkeerplaatsen in de (aandachts)wijk aanwezig zijn. Hondenpoep, leegstaande gebouwen, kruispunten en zwaar bus- en vrachtverkeer in de wijk blijken een negatieve samenhang te hebben met de hoeveelheid lichamelijke activiteit van de kinderen.

Voor het aantal formele en informele speelplekken is geen verband gevonden. Wel is duidelijk naar voren gekomen dat de kwaliteit van de aanwezige formele speelplekken te wensen overlaat en in veel gevallen niet aansluit bij de wensen en behoeften van de kinderen. De oudere kinderen vinden de toestellen vaak te saai en meer geschikt voor 'kleine' kinderen.

Vervolgonderzoek

In het kader van een landelijke aanpak voor stadsvernieuwing heeft er in de afgelopen periode een aantal ingrijpende veranderingen plaatsgevonden in vijf van de tien onderzochte aandachtswijken. De vijf 'stadsvernieuwingswijken' hebben zich in deze eerste jaren vooral gericht op het aanpakken van de verloedering in de wijk: minder vuil op straat, verwijderen van graffiti, verbeteren van de verlichting en verbeteren van de kwaliteit en het onderhoud van de aanwezige speelplekken. TNO zal in 2008/2009 het onderzoek herhalen om te kijken of de uitgevoerde wijkaanpassingen er daadwerkelijk toe hebben geleid dat de kinderen die in deze vijf wijken wonen meer zijn gaan bewegen ten opzichte van de kinderen die in de andere vijf wijken wonen. Aangezien het veelal gaat om stadsvernieuwingsprojecten die zo'n 20 jaar in beslag zullen gaan nemen, zal TNO de metingen mogelijk vaker herhalen.

Omdat uit het onderzoek duidelijk is geworden dat er niet zozeer sprake is van een tekort aan speelplekken, maar dat de kwaliteit van de speelplekken veelal te wensen overlaat, heeft TNO in de periode 2006-2008 onderzoek gedaan naar de succesfactoren van speelplekken voor basisscholieren. Dit heeft geleid tot een 'programma van

eisen' met betrekking tot wet- en regelgeving, veiligheid en effectiviteit opgesteld voor de ideale speelplek, de 'Playground van de Toekomst' (Bakker et al., 2008).

Kansen en mogelijkheden

Voor kinderen is de boodschap 'bewegen is gezond' niet écht interessant. Dat ze dan later minder kans hebben op allerlei nare ziektes, zegt ze niet zoveel. Voor hen moet bewegen gewoon leuk en vanzelfsprekend zijn. Een alledaagse bezigheid. Eén van de maatregelen die hieraan kan bijdragen is het 'beweegvriendelijk' (her)inrichten van stadswijken. Gemeenten kunnen hierop inspelen door bijvoorbeeld maatregelen te treffen die de fietsroutes naar scholen veiliger maken: meer (van de weg gescheiden) fietspaden, stoplichten en/of het invoeren van een lagere maximum snelheid. Daarnaast zou er sprake moeten zijn van een gedegen speelruimtebeleid waarbij er op basis van een breed gedragen visie een speelruimtenorm wordt gehanteerd. Hierbij valt te denken aan de advieswet 'Wet op de buitenspeelruimte', waarin gesteld wordt dat in elke wijk minimaal drie procent van het gemeentelijk grondgebied dat voor woon-doeleinden bestemd is voor buitenspeelruimte moeten worden ingericht (zie kader Speelruimtenorm pag.133).

Het ministerie van VWS heeft in april 2008 een convenant gesloten met de gemeenten: zij krijgen extra middelen als ze het bewegingsaanbod verbeteren. Uiteindelijk zijn het de gemeenten die de uitvoering ter hand moeten nemen. Dáár moet het werk gebeuren, dáár moet de omgeving optimaal worden (her)ingericht. Gemeenten en woningbouwcorporaties kunnen kinderen stimuleren meer te bewegen door (stads)wijken beweegvriendelijker in te richten. Niet alleen door het aanleggen van speelplekken maar ook door veilige fiets- en wandelroutes aan te leggen naar de plekken waar kinderen veel komen. Woongebieden met autoluwe zones, meer groen, betere verlichting en minder vuil en hondenpoep zijn ook erg belangrijk. Een beweegvriendelijke wijk zal tevens een leefbare wijk zijn!



Ook scholen kunnen bijdragen aan het bevorderen van het beweeggedrag van kinderen. Denk bijvoorbeeld aan het aantrekkelijk inrichten van het schoolplein en het organiseren van activiteiten op het schoolplein, zowel in de pauzes als tussen de middag en na schooltijd. Het fietsen naar school kan worden gestimuleerd door bijvoorbeeld te zorgen voor voldoende fietsenstallingen. Scholen kunnen zich inzetten voor de aanleg van veilige loop- en fietsroutes naar school en voor een veilige inrichting van de straten voor en rondom de school. Om aan de behoefte aan buitenspelen tegemoet te komen, stellen steeds meer scholen het schoolplein ook na schooltijd open of organiseren sportieve naschoolse opvang.

De volledige rapporten 'Kinderen in prioriteitswijken: lichamelijke (in)activiteit en overgewicht' en 'Playground van de Toekomst; succesvolle speelplekken voor basisscholieren' zijn via www.tno.nl gratis te downloaden.

Literatuur (kernpublicaties staat hieronder, de rest van de bronnen staat op de DVD)

- Bakker, I., S.I. de Vries, C.M.H. van den Boogaard, W.J.E.M. van Hirtum, J.P. Joore, M.W.A. Jongert (2008), *Playground van de Toekomst: succesvolle speelplekken voor basisscholieren*. Publ. Nr. KvL/B&G 2008.012. ISBN: 978-90-5986-270-8. TNO Kwaliteit van Leven, Leiden.
- Hertog F den; Bronkhorst M; Moerman M; Wilgenburg R van (2006), *De gezonde wijk. Een onderzoek naar de relatie tussen fysieke wijkenmerken en lichamelijke activiteit*. Amsterdam: EMGO Instituut.
- Hurk K van den, van Dommelen P, van Buuren S, Verkerk PH, Hirasing RA (2007). *Prevalence of overweight and obesity in the Netherlands in 2003 compared to 1980 and 1997*. *Arch Dis Child*, 92(11): 992-5.
- Vries, S.I. de, I. Bakker, K. van Overbeek, N. Boer, M. Hopman-Rock (2005), *Kinderen in prioriteitswijken: lichamelijke (in)activiteit en overgewicht*. Publ. nr. KvL/B&G 2005.197. TNO Kwaliteit van Leven, Leiden.
- Vries de S I, Bakker I, Mechelen van W, Hopman-Rock M. *Determinants of activity-friendly neighbourhoods of children: results of the SPACE study*. *Am J Health Promot* 2007; 21(4): 312-316
- Wendel-Vos GCW, Blokstra A, Zwakhals SLN, Wijga AH, Tijhuis MAR (2005). *De fysieke omgeving in relatie tot bewegen en voeding - Onderzoek in het kader van preventie van overgewicht*. RIVM rapport 260301007. Bilthoven: RIVM.

CASUS DELFT



'Mijn wens is dat er geen auto's meer rijden en dat de weg verandert in een heel groot fiets- en voetpad'

22 Kinderen veiliger door Delft

'Kindvriendelijk denken doe je buiten de kaders'

Anne Koning

Een kindvriendelijke stad is niet morgen ingericht. Goede planning en afstemming, binnen en buiten de gemeentelijke organisatie, is noodzakelijk. Ouders, scholen, de politie, buurtbewoners en de gemeente Delft werken daarom samen aan diverse kindvriendelijke projecten waarmee de veiligheid van kinderen op straat wordt vergroot. En ook kinderen zelf worden in Delft uitgenodigd om mee te praten en mee te denken over een veilige en leuke / speelse leefomgeving.

Opgroeien in een veilige omgeving zorgt voor vertrouwen, zelfstandigheid en zelfrespect; eigenschappen die van essentieel belang zijn voor een optimale ontwikkeling van kinderen. Maar bij opgroeien hoort naast het begrip veiligheid ook het begrip risico. Dit heeft bij jonge kinderen betrekking op het spelen op straat in relatie tot verkeerssituaties. Wethouder Anne Koning: "In Delft willen we ons niet richten op het creëren van een risicoloze samenleving, maar we willen werken aan veilige 'settings' waarin geïmproviseerd en geëxperimenteerd kan worden."

Kinderen veiliger door Delft

Om Delft verder te ontwikkelen tot kindvriendelijke stad zijn diverse projecten gestart onder de noemer 'Kinderen Veiliger door Delft'. Een van de doelen was het stimuleren van het fietsgebruik naar scholen. Er is bij een aantal scholen gewerkt aan een veiliger schoolomgeving.

Ook zijn er meer fietsenrekken geplaatst bij basisscholen en is er gestimuleerd dat de fiets gebruikt wordt op weg naar naschoolse activiteiten. Hierbij is hulp geboden aan ouders en scholen bij de praktische verkeerseducatie. De ervaringen van het project worden inmiddels ook toegepast bij andere scholen. Al met al dragen het project en de vervolgacties bij aan een kindvriendelijke stad: een stad die uitnodigend is voor kinderen om te voet of per fiets op stap te gaan.

Samen veiliger naar school

Een duidelijk voorbeeld is het deelproject Samen veiliger naar school. Dit project heeft als doel de verkeersveiligheid rondom scholen en op schoolroutes te verbeteren en een bewustwordingsproces bij ouders, leerlingen en school op gang te brengen. Koning: "We kregen veelvuldig signalen over verkeersoverlast rond scholen door het halen en brengen van kinderen met de auto. Auto's worden op plaatsen geparkeerd waar dit niet is toegestaan, waardoor de veiligheid van omwonenden en kinderen in gevaar komt. Dit is vaak een kwestie van gedrag van automobilisten, maar ook blijkt de schoolomgeving niet altijd even geschikt te zijn voor de vele functies en verplaatsingen die er plaatsvinden. Dat betekent dat ook concrete aanpassingen in de wijken nodig zijn." De aanpak van het project richt zich op de samenwerking tussen de bij de schoolomgeving betrokken partijen: school, ouders, buurtbewoners, gemeente en politie. Gezamen-

147





lijk hebben deze partijen gewerkt aan een pakket van maatregelen om de verkeerssituatie rond de scholen te verbeteren.

Snoeproute

Een voorbeeld van een gezamenlijke actie is de zogenoemde snoeproute in de wijk Tanthof. Koning: “Natuurlijk willen we als gemeente graag dat ouders hun kinderen te voet of met de fiets naar school brengen, maar dat is in praktijk lang niet altijd voor iedere ouder haalbaar. Daarom hebben we ervoor gezorgd dat ouders net buiten de schoolomgeving kunnen parkeren. We hebben een zogenoemde dropzone gerealiseerd, gemarkeerd door twee grote stukken Engelse drop.” De volgende stap was het markeren van de korte route die kinderen van de dropzone naar de school moeten afleggen. “Samen met een kunstenaar zijn kinderen gaan brainstormen over de vraag: Hoe weet je welke route je moet volgen? Het antwoord was al snel duidelijk: snoep! En vervolgens hebben de kinderen een ontwerp gemaakt voor zogenoemde snoeptegels: stoeptegels met de afbeelding van een snoepje. Stadsbeheer heeft maar liefst driehonderd snoeptegels gelegd. Wie nu de route van de dropzone naar de school volgt, verzamelt als het ware alle snoepjes bij elkaar. Het mooie aan dit project is dat de bedoeling ervan voor iedereen direct duidelijk is. Kinderen worden afgezet op de daarvoor bestemde plaats en lopen als vanzelf de uitgestippelde, veilige route naar school.”



Kiss and ride

Een ander voorbeeld uit het project Kinderen veiliger naar school is de Kiss and ride strook bij de Delftse schoolvereniging. Koning: “Ook hier veroorzaakten auto’s overlast. Maar omdat de school in de Delftse binnenstad staat, zijn er geen parkeerplaatsen in de omgeving die als dropzone konden worden ingericht. Vaak is dan het eerste idee dat er een verkeersdrempel moet komen of iets dergelijks. Maar door verder te praten kom je tot andere, leukere en ook betere oplossingen. Daarom is in samenspraak met de school, de ouders, de wijkagent en de kinderen voor een andere oplossing gekozen. In een straat parallel aan de school kunnen de kinderen veilig uit de auto stappen en via een plantsoen naar de school lopen. De straat is zo ingericht dat ouders er gemakkelijk kunnen keren om hun weg te vervolgen. Het is dus heel belangrijk om buiten de bestaande kaders te denken. Kindvriendelijk denken vraagt dat.

Pas als je het probleem echt in kaart hebt, kun je tot een goede oplossing komen.”

Aanhaken

Toch heeft Delft ook veel ‘gewone’ verkeersmaatregelen getroffen in het kader van het project Samen veiliger naar school. Drempels en oversteekplaatsen bijvoorbeeld, die een kindvriendelijk tintje krijgen door een bord te plaatsen zodat iedere passant ziet dat het om een schoolzone gaat. Koning: “In veel gevallen proberen we aan te haken bij werkzaamheden die in een straat plaatsvinden: herbestrating of de vervanging van het riool. Dan liften we mee. Maar daarvoor is wel een goede interne planning en afstemming noodzakelijk. Tegenwoordig gaat dat steeds beter.”

Algemene aanpak

Delft is nog in gesprek met vijf scholen om nieuwe plannen te maken. Want de voorbeelden bij andere scholen verdienen navolging, vindt Koning. “Langzaam aan wordt het project Kinderen veiliger door Delft steeds meer geïntegreerd in de algemene aanpak. En dat werkt. Scholen weten ons beter te vinden. Vijf jaar geleden had het vakteam mobiliteit niets met scholen te maken; nu spreken we ze dagelijks. De kracht zit ‘m in de gezamenlijke aanpak. Iedereen doet waar hij goed in is en bovendien creëer je draagvlak. Ook de Delftse wijkaanpak helpt daarbij. Het is weliswaar een aanpak van de lange adem, maar je kunt fantastische resultaten boeken. Als je ziet dat steeds meer mensen enthousiast worden over dit thema, dan wordt het pas echt leuk.”

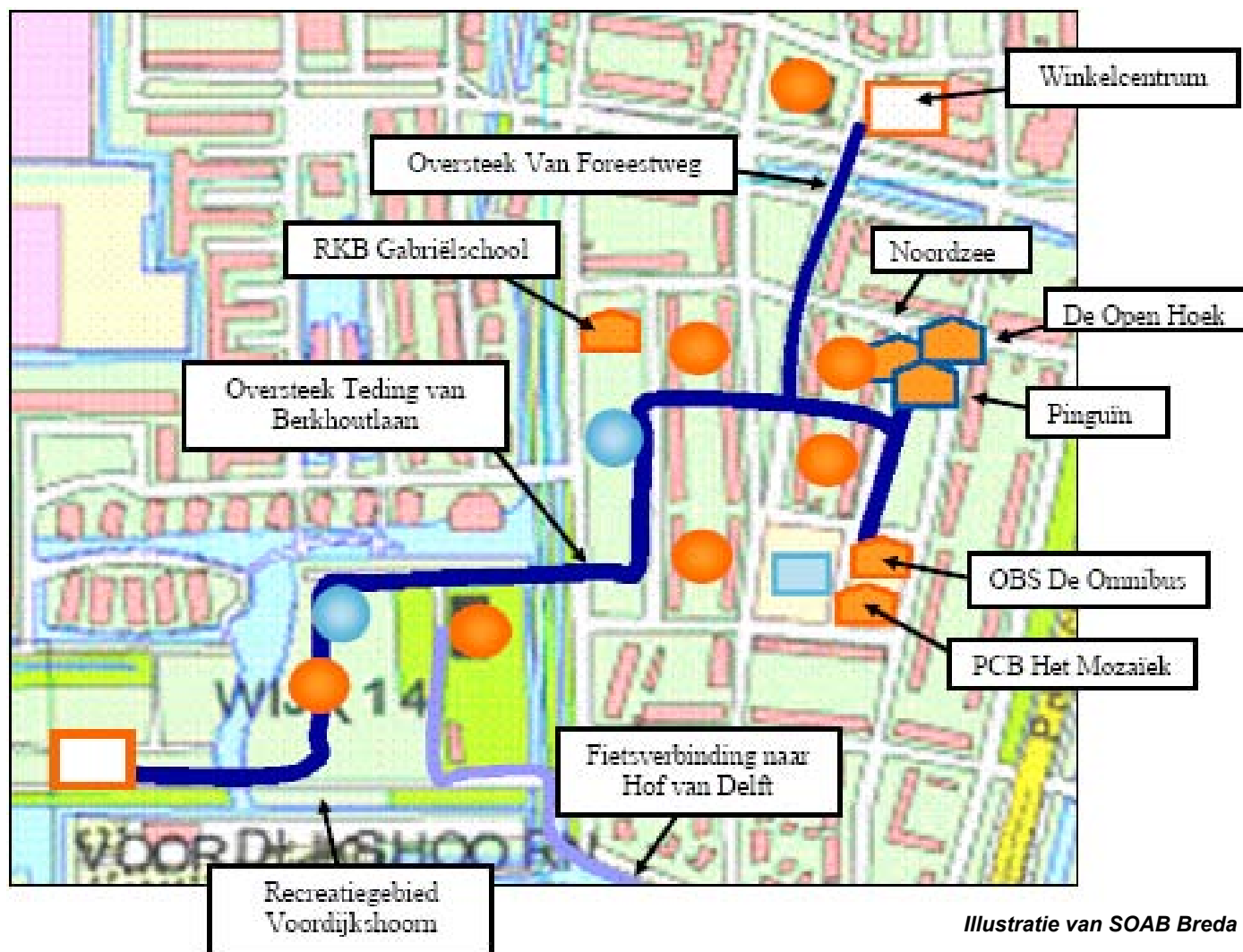
Kindlint

De snoeproute in de wijk Tanthof is min of meer een mini-uitvoering van het Kindlint. Dat gaat een stap verder: het beperkt zich niet tot de schoolomgeving maar beslaat de hele wijk. Het Kindlint is een route waarlangs kinderen zelfstandig, veilig én prettig naar allerlei opvang-, onderwijs- en vrijetijdsvoorzieningen kunnen lopen en fietsen. Spelend bewegen en bewegend spelen dus. Het Kindlint verbindt deze plekken juist om ze daarmee meer waarde te geven. Via zo’n Kindlint kunnen kinderen op jongere leeftijd zelfstandig, dus zonder begelei-



ding, naar school, sportveld, bso en speelplek. Kinderen kunnen zich zo veiliger, vaker, verder en op een gezondere, socialere en leukere manier bewegen in hun eigen buurt. Het concept combineert ruimtelijke inrichting, verkeersveiligheid, educatie en speelvoorzieningen vanuit de beleving van kinderen. Koning: “Het Kindlint zet in op verbetering van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid vanuit de beleving van kinderen. Belangrijk is daarom dat de route aantrekkelijk genoeg is zodat het gebruik de kinderen ook daadwerkelijk aanspreekt.”

In Delft worden twee Kindlinten gerealiseerd: in de wijk Voordijkshoorn in 2008, in Buitenhof medio 2009. In Voordijkshoorn is de route aangegeven door middel van tegels waarop het Kindlintlogo is afgedrukt. Om de drie meter is de route zo herkenbaar voor de kinderen. Daarnaast zijn alle oversteekplaatsen veiliger gemaakt, door zoveel mogelijk gebruik te maken van zebrapaden met een verhoogde ligging. In sommige gevallen zijn de oversteken verkort van zes naar vier meter. Daar zijn de parkeerplaatsen verdwenen en hebben kinderen beter zicht op de langsrijdende auto's. Koning: “Het Kindlint verbindt de zuidelijke helft van de wijk, waar de twee basisscholen staan, met de noordelijke zijde. De route loopt langs verschillende speelplekken van de scholen naar een groot speelpark. In de nabije toekomst willen we die speelplekken verder uitbreiden met speeltoestellen.”



Illustratie van SOAB Breda

Samenwerking

Naast inhoudelijke aspecten spelen procesmatige aspecten een rol. Door een goede, gezamenlijke en integrale aanpak worden Kindlinten en speelplekken veiliger en kunnen weer meer kinderen zelfstandig naar allerlei bestemmingen. De gemeente, een deel van de ouders, kinderen, de politie, kinderopvang-ondernemers, sportaanbieders, de scholen en buurtbewoners moeten daarvoor met elkaar praten. Koning: "Aan het realiseren van een Kindlint gaat heel veel overleg vooraf. Dat kan positief zijn, maar dat kan een project ook vertragen. Bovendien zitten binnen de gemeente ook diverse vakteams

bij elkaar. Het zijn niet alleen de verkeerskundigen die dit beslissen, maar ook medewerkers van ruimtelijke ordening bijvoorbeeld. Juist omdat het zoveel mensen raakt, hebben we voor het Kindlint een extern adviesbureau in de arm genomen: SOAB. Dit bureau heeft het concept bedacht zodat we als gemeente de handen meer vrij hebben en meer inhoudelijk als één van de partners bij het project zijn betrokken."

De samenwerking met de scholen in de buurt verliep vooral in het begin fantastisch. Samen met het adviesbureau SOAB zijn de plannen besproken en is het ont-

werp gemaakt. In die fase is de buurt zeer nauw betrokken. Daarna is het aan de gemeente om de rol weer op de pakken en daarmee komt het project in een andere fase terecht. Koning: "Dan komt de tijd dat de knelpunten worden opgelost. Vooraf is een streep op een kaart gemakkelijk te zetten, maar eenmaal in de uitvoering kan dat toch voor problemen zorgen. Niet alleen intern. Ook buurtbewoners kunnen schrikken als het mooie plan betekent dat er parkeerplaatsen verdwijnen. Bij het aanpakken van de knelpunten horen buurtbewoners minder van de gemeente. Er valt immers weinig nieuws te melden. Maar dat kan wel onrust veroorzaken. We hebben daarvan geleerd en zullen ook in die fase moeten blijven communiceren."

Participatie

Een kindvriendelijke stad gaat uit van de beleving van kinderen in de wijk. Om de doelgroep direct bij de leefomgeving te betrekken, heeft Delft diverse projecten in de wijken gestart. Zo hebben leerlingen uit de groepen 7 en 8 van vier basisscholen in Buitenhof gewerkt aan het project 'Wenswijk'. In dit project staan kinderparticipatie en de wensen van kinderen centraal. In Buitenhof is gekozen voor het thema veiligheid en veiligheidsbeleving van het kind. Zo'n 220 kinderen hebben zelf onderzocht hoe ze hun woonomgeving konden verbeteren. Op elk van de vier deelnemende scholen werd een wenspunt geplaatst, waarin kinderen hun wensen konden deponeren. Kinderen kregen de opdracht onveilige plekken in kaart te brengen. Na gesprekken met wijkbewoners hebben ze hun bevindingen omgezet in presentaties en hun wensen overhandigd aan de gemeente. Koning: "Nu het project is afgerond, is het aan de gemeente om ook daadwerkelijk aan de slag te gaan met de wensen van de kinderen. De vier basisscholen hebben elk twee ambassadeurs benoemd. Deze acht kinderen overleggen geregeld met de wijkcoördinator en instanties over het realiseren van verbeteringen in de wijk. Zo wordt een trapveldje opgeknapt en wordt er aan de hand van de bevindingen van de kinderen een veilige oversteekplaats gerealiseerd. Een ander voorbeeld betreft de route door het parkje Buitenhof. Daar is het groen fors gesnoeid zodat de zichtlijnen voor kinderen flink zijn verbeterd."

KinderActieraad

De wens om kinderen te betrekken bij hun leefomgeving heeft ook geleid tot een structureel onderdeel in het Brede Schoolprogramma: de KinderActieraad. Leerlingen van de basisscholen bepalen tijdens bijeenkomsten van de raad de thema's die belangrijk zijn voor alle kinderen uit de wijk. Vervolgens gaan ze daar actief mee aan de slag. Koning: "De KinderActieraad sluit nauw aan op de Delftse wijkaanpak: samenwerken om de wijken schoner, veiliger en socialer te maken. Dit project gaat dus verder dan verkeersveiligheid. De kinderen bedenken, onderzoeken en voeren zelf een actie uit om de leefbaarheid in de wijk te vergroten. Dat varieert van zwerfvuil en modderige trapveldjes tot het aanspreken van mensen op hun parkeergedrag. De KinderactieRaad geeft kinderen een stem. Ze mogen hun mening uiten en kunnen vertellen wat zij belangrijk vinden. Als gemeente moeten we hun mening serieus nemen. En dat is een onmisbare schakel in het proces naar een Kindvriendelijke stad."



Speelstraat

Veilig buiten spelen: doen en laten zien!

De speelstraat wordt afgezet met hekken en speciale borden. Uw wijkcoördinator (kijk voor wie dat is op www.gemeentedelft.nl/wijkkaapkaap) maakt daar afspraken met u en uw buren over. De hulpdiensten (ambulance, politie, brandweer)



moeten de straat wel altijd in kunnen. Graag ontvangt Wijkzaken aan het eind van het jaar wat foto's en een kort verslag. Dit kunt u sturen naar Wijkzaken, Postbus 340, 2600 AH Delft of per e-mail naar: avberkel@delft.nl.

Jaarlijks aanvragen

U kunt één keer per jaar een aanvraag indienen voor alle middagen tegelijk. Lever uw aanvraag minimaal twee maanden vóór de eerste speelstraatdag in. U kunt uw aanvraag niet combineren met een aanvraag voor een straatfeestcheque. Twee of drie straten kunnen wel samen een aanvraag indienen voor een speelstraat in één van die straten. Dit kan vooral handig zijn als uw straat niet voor een speelstraat in aanmerking komt, maar een aangrenzende straat wel.

Speelmateriaal

De gemeente heeft een beperkt aantal spelletjes ter beschikking die u tegen betaling van borg kunt lenen. Neem ook hierover contact op met uw wijkcoördinator.

Gegevens aanvragers

(Minimaal 3 bewoners die contactpersoon voor de burens en aanspreekpunt voor de gemeente zijn.)

Naam, adres, postcode, telefoonnummer, e-mailadres en handtekening:

1
2
3
4

Stuur mee:

- een situatietekening van uw straat; geef goed aan welk deel van de straat benut wordt als speelstraat en waar de straat wordt afgezet
- een lijst met handtekeningen van bewoners die instemmen met de speelstraat; minimaal 50% van de huishoudens moet ermee instemmen!
- u doet huis aan huis een brief in de bus met het verzoek aan bewoners/parkerders om tijdens de speelstraatdagen niet in de straat te parkeren; voeg een voorbeeld van deze brief bij deze aanvraag.

Delft, (datum)

Uitgevoerd, tekst en foto's: gemeente Delft, mei 2006

Gemeente Delft



2006-430-000

Maak van úw straat een speelstraat!

Kinderen moeten veilig buiten kunnen spelen. Maar dat valt niet mee met het vele verkeer op straat. U kunt daar verandering in brengen. Want vrijwel alle straten in Delft kunnen af en toe worden teruggegeven aan de kinderen door er een speelstraat van te maken! Een speelstraat is een straat waar kinderen een middag lang voorrang hebben op auto's en fietsen. Kortom: een straat waar uw kinderen die dag veilig kunnen voetballen of hinkelen.

Wat een speelstraat precies is, welke straten een speelstraat kunnen worden, hoe u van uw straat een speelstraat kunt maken én het aanvraagformulier vindt u in deze folder.

delftse wijkkaap **SAAMEN WERKEN** in de wijk

Gemeente Delft

Wat is een speelstraat?



Spelen kunnen kinderen heel goed zelf, daar hoeft niets voor georganiseerd te worden. Maar ze moeten wel ruimte krijgen. In een speelstraat kunnen kinderen de hele breedte van de straat gebruiken om te spelen. Of ze nou willen hinkelen, straatkrijten, badmintonnen of voetballen, alles kan en mag die dag. Op door u gekozen middagen zet de gemeente hekken en borden neer om de straat af te sluiten. Alleen auto's en fietsen van bewoners mogen stapvoets de straat in – maar alleen

als het echt niet anders kan! U vult het formulier in en vraagt daarmee de gemeente toestemming om een aantal middagen de straat af te mogen sluiten.



Formulier opsturen

Hiernaast en op de achterzijde vindt u een aanvraagformulier.

Vul dit in en geef het af bij:

Gemeente Delft
Publieksbalie
t.o.v. sector TOR
vakteam Vergunningen en Ontheffingen
Phoenixstraat 16

Of stuur het op naar:

Gemeente Delft
t.o.v. sector TOR
vakteam Vergunningen en Ontheffingen
Postbus 78
2600 ME Delft

Spelregels voor een speelstraat!

Welke straten kunnen een speelstraat worden?

Dat zijn straten:

- die in een wijk liggen met een overheersend woonkarakter;
- die een snelheidsbeperking hebben van 30 km/uur (bij 50 km/uur wordt per straat bekeken of deze kan worden afgesloten);
- waar geen openbaar vervoer doorheen komt; waar geen belangrijk doorgaand verkeer doorheen gaat.

Voldoet uw straat daaraan? Dan kunt u uw straat af en toe teruggeven aan uw kinderen door er een speelstraat van te maken.

De belangrijkste voorwaarde voor het organiseren van een speelstraat is dat ten minste 50% van de straatbewoners akkoord gaat met de aanvraag. Dit moet u aantonen met een lijst met namen, handtekeningen en huisnummers.

Wanneer?

U kunt van uw straat een speelstraat maken:

- van maart tot november
- op woensdag, vrijdag of zaterdag
- van 12.00 tot 17.00 uur
- minimaal 4 en maximaal 8 keer per jaar.



Aanvraagformulier

Ja! Wij willen dat onze kinderen veilig op straat kunnen spelen en maken een speelstraat van:

van huisnummer: tot huisnummer:

Data en tijden van de speelstraat (minimaal 4, maximaal 8):

.....	van	uur tot	uur
.....	van	uur tot	uur
.....	van	uur tot	uur
.....	van	uur tot	uur
.....	van	uur tot	uur
.....	van	uur tot	uur
.....	van	uur tot	uur
.....	van	uur tot	uur

(Vervolg op achterzijde)

Beeldverslag van de examens in Delft

Vrijwel alle scholen doen mee met het praktisch verkeersexamen. De route gaat door de binnenstad. Vertrek en aankomst is het Legermuseum. De route is aangegeven met speciale borden. In Delft vindt geen behendigheidsproof plaats zoals in Den Haag, wel inspecteert de politie voor het vertrek de fietsen. Ook is er meer surveillance (op de fiets) onderweg. Verder beelden van de start, de drie controleposten onderweg en de aankomst van een volgende klas, op de fiets.



Fiets brengt in Delft drie beleidsterreinen bij elkaar

Datum 9 september 2008

Wijk en stadszaken, Jeugd en Onderwijs

Behandeld door Ron Hoebe (015-2602666) Centrale 2128

hoebe@delft.nl

“Ieder kind in Delft tot 16 jaar op de fiets”

Bij de begrotingsbehandeling 2007 heeft de raad de motie “Ieder kind in Delft tot 16 jaar op de fiets” aangenomen. De motie behelst een onderzoek naar de mogelijkheden en haalbaarheid van een fietsplan voor alle kinderen t/m 16 jaar met de volgende uitgangspunten:

- dat binnen 4 jaar alle kinderen uit de genoemde groep over een goed functionerende en veilige fiets kunnen beschikken;
- dat gezinnen met kinderen waarbij de financiële ruimte ontbreekt voor de aanschaf en onderhoud van een fiets daarvoor naar draagkracht een financiële tegemoetkoming kunnen krijgen;
- dat de veiligheid van kinderfietsen positief gestimuleerd wordt waarbij gedacht kan worden aan projecten op Delftse scholen waarin de veiligheid centraal wordt gesteld en waarbij kinderen zelf geleerd wordt hun fiets te repareren.

In deze brief informeren wij u op welke wijze met deze motie in het beleid rond fietsgebruik en fietsveiligheid wordt omgegaan.

Sociaal beleid.

Wij vinden het belangrijk dat kinderen op school aan alle activiteiten deel kunnen nemen. Daar hoort ook bij dat kinderen kunnen beschikken over een eigen fiets. Wij vinden dat ouders hierbij geen financiële beperkingen moeten ondervinden. Daarom kunnen ouders met een laag inkomen een tegemoetkoming krijgen in de kosten voor bijv. noodzakelijke sportkleding, overblijfkosten, schoolreisjes en ook voor de aanschaf van een fiets voor hun kinderen voor maximaal € 100,-, € 350,- of € 250,-. Het maximumbedrag wordt bepaald door het schooltype dat het kind volgt. De schoolkostenregeling is er voor Delftse ouders/verzorgers met schoolgaande kinderen in de leeftijd 4 t/m 17 jaar en met een inkomen tot 130% van de bijstandsnorm.

Mobiliteitsbeleid.

In het project Kinderen Veiliger door Delft wordt specifiek aandacht gegeven aan het stimuleren van het fietsgebruik. Hierbij worden diverse activiteiten ondernomen zoals: het verbeteren van fietsenstallingen bij scholen, de aanstelling van een verkeersleerkracht op Delftse scholen (verkeers- en fietsvaardigheden), een CD-Rom met fietsverkeersvragen uit de eigen buurt en de aanleg van een fietslint in Buitenhof (oplevering begin 2009).

Hiernaast worden in het project ook diverse activiteiten ondernomen die meer zijn gericht op de veiligheid van de fiets zelf. Zo zijn er verkeersouders actief die onder andere zorgen voor gedragscampagnes op de scholen en voor acties als aandacht voor de fietsverlichting en die fietscontroles door de buurtfietsenmaker organiseren. Ook zijn in het kader van het project maar ook daarbuiten vele “losse” initiatieven ontstaan op scholen. Zo worden er op scholen - onder begeleiding van de BWD en mensen van IPSE – fietsreparatielessen gegeven aan kinderen, zodat kinderen zelf hun licht kunnen controleren en repareren en een fietsband kunnen plakken.

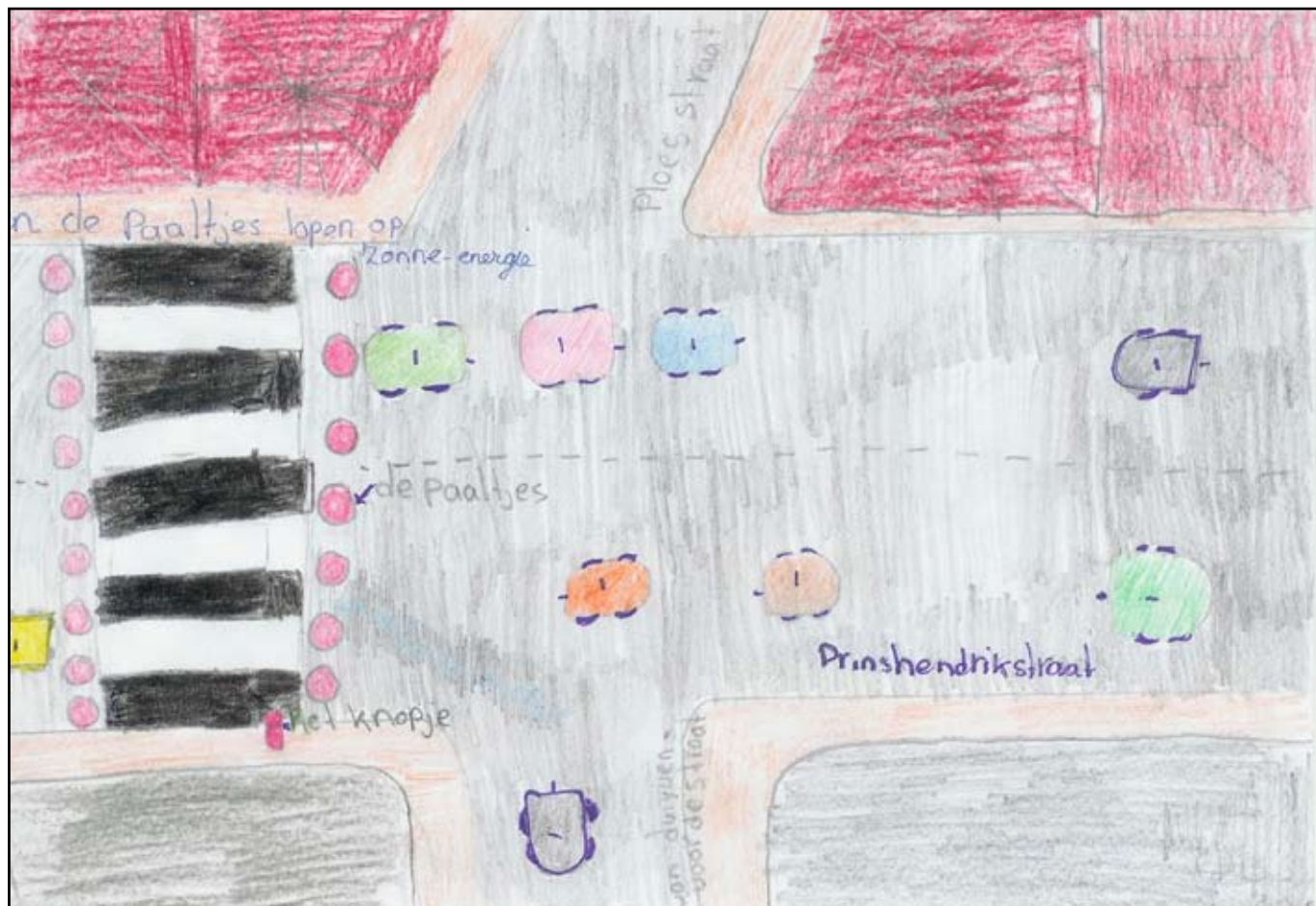
Jeugd- en onderwijsbeleid.

In de brede schoolprogramma's worden twee activiteiten aangeboden die zijn gericht op veilig(e) fietsen. Voor de onderbouw is er cursus “trap-plezier” waar kinderen leren hoe ze veilig en verantwoord kunnen fietsen, individueel en in de groep. Voor de bovenbouw betreft het de cursus: “leer een fiets helemaal op te bouwen”. Hierbij leren kinderen naast het opbouwen van de fiets ook hoe ze bepaalde reparaties moeten uitvoeren zoals licht maken, bandplakken, ketting vastmaken.

Wij gaan ervan uit u met het bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend, het college van burgemeester en wethouders van Delft,

EVALUATIE EN VOORUITBLIK



'Mijn wens is: dat er paaltjes voor een zebrapad komen die op en neer kunnen. Als iemand dan oversteekt over een drukke weg en er staat een zebrapad moet je op een knopje drukken en de paaltjes gaan dan omhoog als er dan een auto aankomt moet hij wel stoppen anders botst hij tegen de paaltjes. En het gaat allemaal op zonne-energie.'

23 Experts over het Childstreet concept

Marian Schouten

We hebben de concepttekst over het Childstreetconcept (hoofdstuk 1) voorgelegd aan enkele experts op het gebied van verkeer, openbare ruimte en gezondheid, met de vraag om te reageren. Dat leverde een groot aantal reacties op, positief, aanvullend en kritisch. Een deel van de reacties hebben we verwerkt in de definitieve tekst van hoofdstuk 1. Hieronder geven we een bloemlezing van de inzendingen.

Over het streven

Allereerst hebben we de experts gevraagd hoe zij staan tegenover 'het streven naar een werkelijk openbare ruimte'. Dat leverde veel positieve reacties op. Willem van Mechelen (VU Medisch Centrum) schrijft kortweg: "Goed streven. Belangrijk voor de hele samenleving." En Roger Linger van Kenniskring Gezonde Stad: "Dit streven is belangrijk en verdient alle aandacht. Onlangs, tijdens het Child in the City Congres Rotterdam 2008, noemde Jan van Gils, voorzitter van het Europese Netwerk Kindvriendelijke Steden, het integreren van ruimten voor alle bevolkingsgroepen erg belangrijk. Er moet dus niet gestreefd worden naar 'aparte ruimten', uitsluitend bestemd voor kinderen." Paul Schepers (werkgroep IKS): "Werkelijke openbare ruimte: ben ik het mee eens. Met onze verblijfsgebieden zijn we op de goede weg, maar redenerend vanuit het kind zijn er toch grote verschillen tussen verblijfsgebieden. Wijken (ook met 30 km/uur) vol geparkeerde auto's en zonder groene ruimte, bieden naar mijn mening te weinig kwaliteit voor kinderen."

Maarten Ligt van de ANWB is positief-kritisch: "Het Childstreet concept is een zeer loffelijk streven maar ook erg idealistisch. De omgeving c.q. de mogelijkheid de straat/ruimte anders in te richten is cruciaal. In een werkelijk openbare ruimte dient ook plaats te zijn voor verkeer. Het gaat veel meer om balans en respect voor elkaar. Het is evenwel goed om bij de ruimtelijke inrichting expliciet en meer dan tot nu toe rekening te houden met de

wensen van het kind. Maar die wensen moeten altijd worden geconfronteerd met de eisen van andere groepen bewoners en passanten."

Rob Methorst van DVS pleit voor een bredere benadering: "Ik ben het met het principe eens, maar zou het breder willen trekken: 'voor iedereen bruikbare openbare ruimte'. Er zijn drie groepen die extra aandacht behoeven: kinderen, mensen met een handicap en ouderen. Mijn uitgangspunt zou zijn: Design for All." Paul Schepers is het met hem eens: "Als de ruimte geschikt is voor kinderen, kan die zonder veel problemen ook prettig worden gemaakt voor ouderen." In hoofdstuk 9 van deze publicatie hebben wij een begin gemaakt met deze verstaalslag.

Over de aanbevelingen

Engineering

Leon Lurvink (werkgroep IKS) beaamt het belang van de straat als speelplek: "Uiteindelijk bepalen kinderen zelf waar ze spelen. Onze taak is het gedrag en de rijsnelheid van de automobilist te beteugelen." Maarten Ligt (ANWB) is kritisch: "Kanttekening bij de suggesties voor een andere ruimtelijke inrichting zijn de hoge kosten en de beperkte ruimte; bovendien wordt het parkeren het grote probleem voor de komende jaren. Dat kun je niet negeren, maar dat moet je samen met de bewoners oplossen."

Jan Knol (CROW) en Paul Schepers (IKS) komen beiden met hetzelfde voorbeeld. De eerste: "Ik ben zelf een groot voorstander van nieuwbouwprojecten, waarbij het blik ietsje verder weg van de woning wordt geparkeerd, à la autovrije campings. Ik geloof dat er veel meer behoefte is aan dat soort woonwijken, ook al zijn beslis-sers, projectontwikkelaars en ontwerpers bang dat woningen -waar je de auto niet onder het keukenraam kunt parkeren- niet in trek zijn. Ik geloof dat er meer



behoefte is aan marktsegmentatie.” En Schepers: “Ik ben erg gecharmeerd van de opbouw van de wijk ‘De Maten’ in Apeldoorn. In grote delen moeten auto’s een eind van de huizen vandaan parkeren. Bij de huizen staan geen auto’s en hebben kinderen alle ruimte.”

158

Naar aanleiding van deze reacties hebben we een paragraaf over parkeren toegevoegd aan hoofdstuk 1. En in hoofdstuk 12 gaan Eddie Kips en Michiel Dol uitgebreid in op het parkeervraagstuk.

Education

Maura Houtenbos van de SWOV onderschrijft voluit het belang van langdurige praktische verkeers- en fietsopvoeding. “Zelfs relatief eenvoudige taken als fietsen vragen in feite bijna dagelijkse oefening. Via educatie op scholen kan een deel van de educatie verzorgd worden, maar dit zal - in het licht van de benodigde praktische oefening - maar een klein deel kunnen zijn. Daarom is het essentieel om meer dan nu het geval is, ouders en verzorgenden te motiveren om kinderen tijdens de dagelijkse begeleiding actief over verkeer te onderrichten. Dit betekent ook: niet met de auto naar school, maar samen fietsend of lopend, langs de veiligste route.”

Roger Linger (Windesheim) legt een verband tussen educatie en inrichting: “Het blijkt bijzonder moeilijk om gedragsverandering met betrekking tot vervoerkeuze te bereiken. Verandering in de fysieke omgeving kan hiertoe bijdragen (‘make the easy choice the healthy choice’).”

Een recente ervaring: met twee kleine meisjes op kleine fietsjes onderweg, de jongedames wiebelig en wel. Je ziet andere verkeersdeelnemers daar steengoed op inspelen: niks 30km/uur, niet stapvoets, maar gewoon even wachten tot ze voorbij zijn. Iedereen begrijpt wel dat die kleine meisjes druk aan het leren zijn en dat papa zijn aandacht moet verdelen. Daarom is wonen in Houten zo heerlijk. Gewetensvraag: op welke tijdstippen, plaatsen en in welke omstandigheden mag je dergelijk gedrag verwachten? En wanneer niet? (Adriaan Walraad, Walraad Verkeersadvisering / docent NHTV)

Enforcement

Diverse experts benadrukken dat handhaving hooguit een aanvullende maatregel kan zijn. Jan Knol (CROW): “De praktijk leert dat we straten en wegen niet zo kunnen inrichten dat het fysiek onmogelijk is dat er harder wordt gereden dan mag (nog daargelaten de wenselijkheid van bereikbaarheid en snelheid van diensten als ambulance en brandweer). Zelfs met iets meer handhaving redden we het niet, want we kunnen niet tot op het niveau van alle straatjes controleren. Naast ontwerp en waar mogelijk fysiek afdwingen, educatie en een stukje handhaving, geloof ik dat we het meer moeten hebben van communicatie en gedragsbeïnvloeding: van nationaal niveau t/m buurtniveau. Uiteindelijk moeten we ons wat gelegen gaan laten liggen aan wat de buurt, de school en de omgeving aan leefregels kent (de ‘campingregels’).”

Paul Schepers (IKS): “Ik heb niet het idee dat er qua snelheidsovertredingen veel mis is in goed ingerichte 30-kilometerzones (hoewel overtredingen natuurlijk veel irritatie opwekken). Het aantal slachtoffer in 30-kilometerzones valt reuze mee. Volgens mij is het grootste probleem dat ouders elkaar verdringen bij bijvoorbeeld scholen, zodat het subjectief onveilig wordt en kinderen niet meer zelf naar school lopen en fietsen. Kortom: ik zou niet zozeer inzetten op extra handhaving, maar op een betere inrichting van 30-kilometerzones. Verder specifiek het parkeren nabij scholen onmogelijk maken en fietsers voordelen geven.”

Environment

Willem van Mechelen (VUmc) herkent het belang van een aantrekkelijke omgeving: “Ik denk dat we dat vanuit het onderzoek De Gezonde Wijk in Amsterdam kunnen onderschrijven (www.degezondewijk.nl). In de buurt waar de meeste actie was in het straatbeeld (veel winkeltjes e.d.) werd het meest gelopen en gefietst. Opgemerkt moet worden dat dit samenging met een gebrek aan parkeerplaatsen, wat gebruik van de auto waarschijnlijk erg ontmoedigde. Een aantrekkelijk straatbeeld is mogelijk heel persoonlijk: de een zal veel winkels en etalages leuk vinden, terwijl een ander graag groen en bomen ziet. Verder is er in sommige omgevingen een groot verschil tussen overdag en 's avonds, als winkels gesloten zijn. Wat een aantrekkelijk straatbeeld is, zou dus verder moeten worden onderzocht.”

Jan Knol (CROW) waarschuwt voor teveel enthousiasme bij het betrekken van omwonenden en bedrijven om het straatbeeld te verlevendigen: “Allerlei partijen hebben vaak verschillende belangen. Waak voor een vrijbrief en zorg voor een regisseur (vaak de gemeente), die weliswaar alle kansen biedt maar geen valse verwachtingen wekt. Soms is de kunst van het weglaten ook belangrijk.”

Engagement

Op aangeven van Ineke Spapé (NHTV) hebben we in het Childstreet-concept een E toegevoegd: “Ik mis de meer procedurele gang, naast de fysieke. Ik hanteer altijd de vijf E's: naast de genoemde vier is dat dan Empowerment of Engagement. Daarbij moeten we kin-

deren betrekken als experts: zij kennen hun woonomgeving het best. Het is de taak van ons als inhoudelijk experts om hun kennis en ervaringen te vertalen naar plannen”.

In het verlengde hiervan benadrukt Maarten Ligt (ANWB) het belang van draagvlak: “Meer procesgericht zijn; aansluiting vinden bij de wensen van de bewoners. Wat vinden zij goed voor hun kinderen? Dat zal overal verschillend zijn. Maatwerk. Hoe willen zij de balans leggen tussen bijvoorbeeld autogebruik en groen en speelruimte voor hun kinderen? Hoe denken zij over het concept en ondersteunen zij dat? Zo niet, tot hoever willen zij gaan?



Kinderparticipatie

Wat is er wel mogelijk om kinderen beter te beschermen en te stimuleren in hun ontwikkeling?"

Roger Linger (Kenniskring Gezonde Stad) wijst er op dat je ook kinderen zelf moet betrekken: "Jan van Gils benadrukte tijdens het congres Child in the City het belang van het participeren van de kinderen in het ontwerpen en ontwikkelen: 'Kinderen zouden meer initiatief moeten krijgen. Ze kunnen goed meedenken, ontwikkelen, creëren'."

Over het vervolg van Childstreet

We hebben de experts ook gevraagd hoe we het beste verder kunnen gaan met het Childstreet-concept. Ook dat leverde veel reacties en suggesties op.

Kennis en inzicht bij beleid en ontwerp

Methorst (DVS) adviseert: "De eerste stap is altijd: zorg dat de kennis en de relevante inzichten op de juiste plek aanwezig zijn. Zorg voor goede ondersteuning op dit punt. Geen kennis, geen inzicht, geen kans op herkenning van de problematiek. Stap 2 is per geval aantonen van het nut en de noodzaak ('what is in it for me?') voor de betreffende 'uitvoerder'."

Roger Linger bevestigt dit: "Mijn ervaring met de urban planners (stedenbouwkundigen, vervoerkundigen, milieukundigen) is dat ze niet snel zullen kiezen voor een kindvriendelijke oplossing. Vaak is zo'n oplossing niet aan de orde, simpelweg omdat ze er niet van op de hoogte zijn. Het is volgens mij belangrijk om eerst draagvlak bij deze groep te creëren, alvorens te spreken over verandering door Engineering." Linger werkt aan een hulpmiddel: "Eindproduct van mijn onderzoek 'Fysieke en sociale omstandigheden die het beweeggedrag beïnvloeden' wordt een 'tool' waar urban planners direct mee aan de slag kunnen. Het moet ze dusdanig concrete handvaten geven, dat ze weten hoe ze beweeg-, gezondheids- en kindvriendelijk kunnen plannen en ontwerpen. Dit onderzoek is in samenwerking met het NIGZ en mogelijk TNO."

Ook Ineke Spapé (NHTV) is al bezig op dit terrein, met de Masterclass KidS.

Draagvlak bij de gebruikers van de openbare ruimte is evenzeer van belang, zoals we al aanhaalden onder de kop 'Engagement'. Maura Houtenbos van de SWOV hierover: "Wellicht dat het draagvlak voor Childstreet vergroot kan worden door met concrete en aantrekkelijke oplossingen te komen voor de problemen die kunnen ontstaan door de Childstreet-aanpak. Waar laten mensen bijvoorbeeld hun auto's? Hoe kun je zorgen dat ouders met de fiets hun kind ophalen als hun woon-werk verkeer met de auto plaatsvindt?"

Voorbeelden zijn volgens meerdere experts een goede manier om het Childstreet-concept verder te ontwikkelen en uit te dragen. Jan Knol (CROW): "Ik denk dat je het moet hebben van voorbeelden in de praktijk. Het zou mooi zijn als je periodiek goede voorbeelden in het zonnetje kunt zetten (al dan niet gekoppeld aan een of andere jury/waardering/symbolische beloning). En Gerard Kern (ROVG): "Het concept moet nu verder worden vertaald naar concrete, meetbare en haalbare doelstellingen. Via enkele (pilot)projecten kan ervaring worden opgedaan (best practices). Wellicht dat gemeenten via de zogenaamde BDU-regeling subsidie kunnen krijgen voor dergelijke projecten."

Willem van Mechelen (VUmc): "Evalueer 'natuurlijke experimenten': als de omgeving ergens wordt veranderd, kun je bestuderen welk effect dat heeft op transportgebruik en allerlei andere relevante dingen, zoals sociale cohesie en mobiliteit, die zijn benoemd in Childstreet. Verder kun je concreet maken wat een aantrekkelijk straatbeeld is."

Paul Schepers (IKS): "Probeer de baten in harde cijfers uit te drukken en te koppelen aan andere beleidsterreinen (integratie, duurzaamheid/verpaupering wijken, krachtwijken) en ontwikkelingen (vergrijzing). Dan is het succes wellicht minder afhankelijk van politieke overtuigingen."

24 Childstreet-evolutie in wegcategorisering

Eddie Kips en Steven Schepel

In het midden van de 20^e eeuw kenden we binnen de bebouwde kom alleen 50 km-straten, plus enkele auto-vrije straten. Van categorisering (indeling van het wegen-net in een beperkt aantal, duidelijk te onderscheiden wegsoorten) was geen sprake.

Tussen 1965 en 1980 doet het (woon)erf zijn intrede, vooral in stadsvernieuwingswijken en nieuwe woonwijken. Bovendien komen er meer autovrije straten, zoals winkelstraten en woonpaden. Tussen 1980 en 1995 verschijnen 30 km-straten, vooral als eenvoudiger alternatief voor het (woon)erf.

Tussen 1995 en nu is een grote verschuiving opgetreden. In het kader van ‘Duurzaam Veilig’ is afgesproken dat iedere wegbeheerder een plan maakt voor de wegcategorisering van alle straten binnen zijn gebied. Daarin moet, voor de lange termijn, een heldere keuze worden gemaakt: óf verblijfsgebied (30 km/uur, erf of autovrije straat), óf verkeersader (50 km/uur met goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers). Veel 50 km-straten zijn in het kader van ‘Duurzaam Veilig’ aangewezen als 30 km-sstraat. Enkele straten die eerst (woon)erf waren, zijn veranderd in 30 km-straten. Daar staat tegenover dat (woon)erven en woonpaden weer worden toegepast in nieuwbouwwijken. Bovendien is in veel binnensteden het autovrije gebied uitgebreid.

Op basis van de steekproef in Haaglanden (KiSS - KROS) komen we tot de volgende schatting van de ontwikkeling van wegcategorieën binnen de bebouwde kom.

Tabel 1 terugblik
Schatting van de ontwikkeling van wegcategoriën binnen de bebouwde kom, in percentage van de straatlengte (door de bouw van nieuwe wijken neemt de totale straatlengte toe).

		1965	1980	1995	2010
50	zonder fietspad(en)	90	75	60	15
50*	met fietspad(en)	5	5	10	10
30	onvoldoende trottoir(s)	-	-	5	15
30*	met trottoir(s)	-	-	5	35
erf	(woon)erf	-	10	10	10
voet	autovrije straat	5	10	10	15
<i>totaal</i>	<i>binnen bebouwde kom</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Wensbeeld
Een consequente categorisering van wegen is niet altijd eenvoudig. Voor een aantal straten, ook wel ‘grijze wegen’ genoemd, blijkt het lastig om heldere prioriteiten te stellen. Dat leidt bijvoorbeeld tot 50 km-straten zonder fietspad en tot 30 km-straten zonder trottoirs. Het is dan ook noodzakelijk om, straat voor straat, een duidelijke keuze te maken, zodat iedere weggebruiker direct kan begrijpen welk verkeersgedrag wordt verwacht.

- Het wensbeeld van Childstreet vraagt om verdere verschuivingen:
- Het net van verkeersaders moet verder worden beperkt tot die wegen die nodig zijn om te voorkomen dat verblijfsgebieden ‘overstroomd’ raken door teveel en te snel rijdend autoverkeer. Alle overige wegen binnen de bebouwde kom behoren in het verblijfsgebied te worden opgenomen.

- 50 km-wegen worden voorzien van vrijliggende fietspaden en behoorlijke oversteekvoorzieningen. Is dat niet mogelijk, dan worden ze heringericht tot 30 km-straat.
- 30 km-straten worden voorzien van behoorlijke trottoirs of autovrije stroken. Is dat niet mogelijk dan worden ze heringericht als (woon)erf of autovrije straat.
- Binnen verblijfsgebieden is een aaneengesloten netwerk van (woon)erven, autovrije straten en groenstroken.

Het wensbeeld van Childstreet is in tabel 2 weergegeven

Haalbaarheid

Het wensbeeld houdt in dat ongeveer 50% van de bestaande wegen moet worden aangepast en dat alternatieve parkeerruimte moet worden gevonden. Het is daarom niet reëel om te verwachten dat dit wensbeeld binnen enkele jaren wordt gerealiseerd.

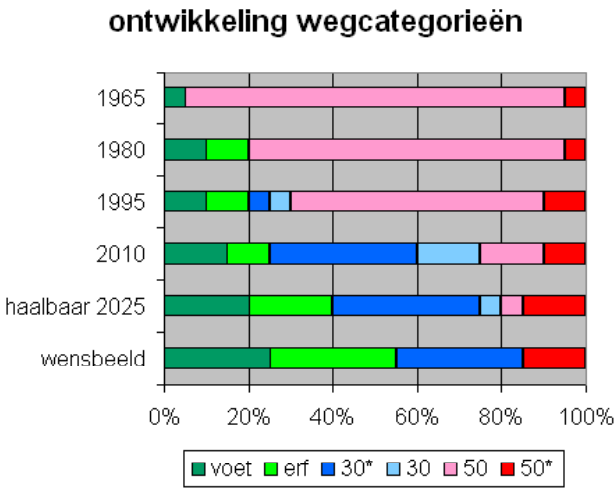
Toch zijn er voortdurend kansen om ‘werk met werk’ te maken. De praktijk laat zien dat ieder jaar een deel van de wegen wordt opgebroken, bijvoorbeeld vanwege rioolonderhoud of stadsvernieuwing.

Wanneer we aannemen:

- dat hoofdwegen gemiddeld eens in de 25 jaar worden aangepakt,
 - dat woonstraten gemiddeld eens in de 50 jaar (de normale afschrijvingstermijn voor wooncomplexen) op de schop gaan,
 - dat gemeenten zich extra inspannen om 50 km-wegen zonder fietspad(en) aan te pakken,
 - dat gemeenten zich extra inspannen om 30 km-straten zonder trottoirs aan te pakken en
 - dat nieuwe woonwijken - vanzelfsprekend - overeenkomstig het wensbeeld worden ingericht,
- dan leidt dit tot een haalbaar perspectief 2025. Ook dit is in tabel 2 weergegeven.

Tabel 2.
Childstreet in ontwikkeling

	voet	erf	30*	30	50	50*
1965	5	0	0	0	90	5
1980	10	10	0	0	75	5
1995	10	10	5	5	60	10
2010	15	10	35	15	15	10
haalbaar 2025	20	20	35	5	5	15
wensbeeld	25	30	30	0	0	15



25 De toekomst van Childstreet

Eddie Kips, Steven Schepel, Marian Schouten en Janneke Zomervrucht

Het is – door alle reacties die we hebben ontvangen – duidelijk dat we met Childstreet bij veel mensen een gevoelige snaar raken. Zowel onze ideeën over inrichting van straten als over educatie (leren fietsen) roepen veel reacties op, positieve, opbouwende én kritische.

De vraag is nu: hoe verder? Ook op die vraag kregen we veel respons. Wat ons betreft springen de volgende vervolgstappen er uit:

Allemansstraat

Childstreet vraagt om verdere ontwikkeling tot Allemansstraat. Kinderen zijn immers niet de enigen die belang hebben bij veilige en leefbare straten. Ook ouderen en andere mensen die een groot deel van hun tijd doorbrengen in de directe omgeving van hun woning, hebben belang bij een veilige en prettige straat en buurt. Hiermee kan Childstreet aansluiten bij ontwikkelingen rond Design for All en de levensloopbestendige straat.

Multidisciplinaire benadering

Het belang van zelfstandige bewegingsvrijheid van kinderen (en anderen kwetsbare groepen) is een item dat raakt aan meerdere disciplines. Het is niet alleen een zaak van verkeersveiligheid, maar ook van gezondheid, milieu, welzijn, sociale samenhang en zelfs integratie. Een multidisciplinaire benadering kan Childstreet / Allemansstraat meer diepte en relevantie geven en kan het draagvlak vergroten.

Voorbeelden

Een belangrijke vervolgstap is te laten zien dat de inrichting van straten als Childstreet / Allemansstraat mogelijk is, niet alleen in nieuwbouwlocaties, maar ook in bestaande wijken. Dat betekent: voorbeeldstraten opsporen en ervaringen van jonge en oudere bewoners en van de gemeente inventariseren. Hoe is de straat tot stand gekomen? Op welke wijze zijn de verschillende partijen er bij betrokken? Wat zijn de elementen die deze straat tot Childstreet / Allemansstraat maken? En hoe bevalt het om in deze straat te wonen? Deze kennis kan

worden doorgegeven aan anderen, onder andere via publicaties en studiedagen.

Ditzelfde geldt voor educatie. Ook op dat gebied gebeurt er al veel dat aansluit bij het Childstreetconcept. Ook deze voorbeelden verdienen het om breed te worden uitgedragen.

Pilots

Voor onderdelen van Childstreet die nog veel ontwikkeling vergen, kunnen ontwerpwedstrijden en afstudeeropdrachten bijdragen tot nieuwe inzichten. Geschikte items hiervoor zijn bijvoorbeeld het erf-van-de-21ste-eeuw en de begeleiding van kinderen tot volwaardige fietsers.

Vergezicht

In de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw pleitte een kleine groep mensen voor de invoering van 30 km/uur binnen de bebouwde kom, onder het motto '50 is te veel'. In die jaren werd dat streven ontvangen als 'mooi, maar te idealistisch en niet haalbaar'. Dertig jaar later was dit idealistische doel echter rijksbeleid en was het aantal 50 km-straten teruggebracht van ca. 80% tot ca. 25% van de straten binnen de bebouwde kom.

We zijn dan ook optimistisch gestemd over de toekomst van Childstreet. In het vorige hoofdstuk is een haalbaar scenario voor 2025 uitgewerkt waarin het aandeel 50 km-straten verder zal zijn gedaald tot 20%, het merendeel voorzien van trottoirs en vrijliggende fietspaden. Bovendien is haalbaar dat tegen die tijd bijna alle 30 km-straten zijn voorzien van behoorlijke trottoirs of auto-vrije stroken. En eveneens is haalbaar dat over 15 jaar binnen verblijfsgebieden de helft van de straten zal zijn ingericht als erf, of als autovrije straat.

Kortom, we denken dat er een flinke sprong mogelijk is naar meer Childstreets, straten die letterlijk en figuurlijk ruimte bieden aan allerlei mensen om te leven, te spelen, te dromen, elkaar te ontmoeten, zich te ontplooiën en zich zelfstandig te bewegen.

26 Nawoord

Eddie Kips

Viereneenhalf jaar geleden, zomer 2004, ontstond het plan om als aanvulling op de internationale Child in the City conferenties een internationale werkconferentie te houden over de gebruiksmogelijkheden van de straat vanuit het perspectief van kinderen.

'Child in the City' voldeed - en voldoet - uitstekend waar het gaat om het agenderen van meer aandacht voor kinderen in de stad. Maar het specifieke, belangrijke onderdeel 'de straat' bleef er nog wat onderbelicht.

Kinderen zijn de laatste 50 jaar geleidelijk aan van de straat weggedrukt, kunnen minder goed op straat spelen en mogen pas op hogere leeftijd zelfstandig lopend of met de fiets op pad. Deze ontwikkeling is niet goed voor kinderen en is ook niet iets waar we ons bij neer hoeven te leggen.

De eerste verkenningen voor de conferentie werden gemaakt met het stedenbouwkundig bureau IIUE in Delft, dat expertise heeft op dit gebied en vertrouwd is met de werkconferentie als vorm van internationaal kennisdelen.

Voor dit initiatief bleek nationaal en internationaal veel belangstelling te zijn en in het najaar van 2004 werd op de Child in the City conferentie in Londen een driedaagse zomerconferentie in 2005 aangekondigd. Childstreet was geboren. Daarnaast ontstond samen met KPVV en CROW op nationaal niveau de werkgroep IKS, Inrichting Kindvriendelijke Straten.

Binnen Childstreet lag de nadruk oorspronkelijk vooral op het ontwerpen van kindvriendelijke straten. Als aanvulling daarop werd bij het stadsgewest Haaglanden een subsidie verkregen voor de ontwikkeling van een instrument om de kindvriendelijkheid van straten te toetsen.

Dankzij enthousiaste steun van de gemeente Delft, de faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft, Veilig Verkeer Nederland en de stichting Habiforum voor vernieuwend ruimtegebruik kon de conferentie worden georganiseerd. De conferentie was een suc-

ces: bijna 100 deelnemers uit 22 landen waren in augustus 2005 meer dan drie dagen hard in de weer in en om Delft. Aan het eind werden de conclusies samengevat in het Delft Manifest, zowel in een internationale versie als in een versie specifiek gericht op Nederland. Dankzij financiële steun van Veilig Verkeer Nederland (VVN) kon een conferentieverslag worden gemaakt waaraan een Cd-rom werd toegevoegd met alle presentaties. Dit conferentieverslag werd landelijk verspreid onder alle wethouders verkeer.

Het stadsgewest Haaglanden maakte in een volgend project de verdere ontwikkeling van het toetsinstrument KiSS mogelijk in samenhang met een onderzoek naar een typologie van straten vanuit het perspectief van kinderen. Dit resulteerde in het rapport *Spelen op Straat*. Dit rapport is alleen verspreid in de regio Haaglanden.

Omdat verkeersveilig gebruik van de straat niet alleen afhankelijk is van de inrichting, werd in een derde project voor Haaglanden ('Kinderen en straten wederzijds getoetst') ook verkeerseducatie toegevoegd. Het is immers niet alleen van belang dat straten verkeersveilig zijn, maar ook dat kinderen worden voorbereid op het verkeersveilig gebruiken van de straat. Samen met VVN werd onderzoek gedaan naar de praktische verkeers-



Aanbieding KiSS voor Childstreet



educatie van kinderen en het praktische verkeersexamen op de fiets. In het voorjaar van 2008 werd hierover een nationale expertmeeting gehouden in Delft.

Verkeersveiligheid kan beschouwd worden als een doel, maar daarnaast is het ook een voorwaarde voor een gezonde ontwikkeling van kinderen. Dat resulteerde in een nadere verkenning van de baten van zelfstandige mobiliteit van kinderen (gezondheid, milieu, leefbaarheid en minder verkeerscongestie).

Dit boekje is een resultaat van het project 'Kinderen en straten wederzijds getoetst'.

Ook deze derde Childstreet-publicatie kon alleen ontstaan dankzij vruchtbare samenwerking van vele betrokkenen. Net als het conferentieverslag bevat dit boekje een bijlage met allerlei aanvullend digitaal materiaal.

Dank gaat allereerst uit naar de opdrachtgever, het Stadsgebied Haaglanden. Haaglanden werkt aan een toekomstgericht en verkeersveilig mobiliteitsbeleid met de fiets als een van de belangrijkste dragers. Naast de realisatie van routes en stallingen betekent dat ook: investeren in de jeugd, die moet leren de fiets verantwoord te gebruiken. Jong geleerd, oud gedaan. De betekenis van het onderzoek overschrijdt de grenzen van het stadsgebied. Het onderzoek vormt ook landelijk een inspiratiebron voor mobiliteitsbeleid uitgaande van kinderen en met oog op hun toekomst.

Dank gaat ook uit naar alle gastauteurs die hebben bijgedragen aan deze brede behandeling van de weg van kinderen naar zelfstandige actieve mobiliteit. Naast de basishoofdstukken over KiSS en het verkeersexamen komen op deze manier de verschillende aspecten voor het voetlicht.

Vooruitgang komt met discussie. Wij hebben het gedachtegoed van Childstreet voorgelegd aan mensen die werkzaam zijn in de praktijk. Dat leverde veel reacties op, positieve, constructieve en kritische. Ook deze experts danken wij voor hun bijdrage.

Tenslotte dank ik mijn collega's van het IIUE, het redactieteam en de vormgever voor de inspirerende samenwerking. Het was een tijdrovende verkenningstocht maar er ligt een waardevol resultaat.

Ik hoop dat deze publicatie bijdraagt aan ontwikkelingen en verdere initiatieven richting zelfstandige mobiliteit van kinderen. In het bijzonder hoop ik dat er meer oog komt voor de baten op het vlak van integrale gezondheid en dat 'Childstreet-denken' een onderdeel wordt van toekomstgericht mobiliteitsbeleid, een beleid richting gezonde en mobiele kinderen.

Eddie Kips
 Programmamanager KiSS / Childstreet
 International Institute for the
 Urban Environment - Delft

Auteurs

Boudewyn Bach

Na een start in de civiele techniek was Bach werkzaam als stedenbouwkundig ontwerper voor een provincie, en vervolgens bij stedenbouwkundige adviesbureaus. Vanuit die ervaring doceerde Bach ondermeer bij de Technische Universiteit Delft over publieke ruimte en de samenhang verkeers- en stedenbouwkunde. In 1995 ontving hij de Gambrinius Grant van de Universiteit Dortmund, (Goederen Distributie per tram), in 1997 gevolgd door een Fulbright Lecturing Grant van de Harvard University (Woonerven / Traffic Calming en Transportation Oriented Design). Daarna spitste hij zich toe op duurzaam vervoer en kwetsbare gebruikers in de publieke ruimte. Momenteel is hij lid van de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling en adviseur Stichting Stad & Verkeer.



Ingrid Bakker (1973)

Afgestudeerd als diëtiste, voedingskundige en epidemioloog en gepromoveerd aan de VU in Amsterdam. Sinds 2004 werkzaam binnen TNO, de Nederlandse organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek, waar ze zich als trekker van het thema Jeugd en Bewegen met een groep medewerkers bezighoudt met het monitoren, registreren en evalueren van het beweeggedrag van de jeugd in Nederland en daarbuiten. Op basis van onderzoek worden opdrachtgevers zoals overheidsinstellingen en het bedrijfsleven over mogelijke verbeteringen geadviseerd, bijvoorbeeld op het gebied van de inrichting van wijken en speelplekken. Daarnaast is Ingrid als associate lector De Gezonde Stad verbonden aan Hogeschool VU-Windesheim in Zwolle, waar ze zich onder andere inzet voor een gezonde en beweegvriendelijke wijkinrichting voor kinderen ter preventie van overgewicht.
ingrid.bakker@tno.nl; TNO Kwaliteit van Leven



Josine van den Bogaard

Josine van den Bogaard is senior beleidsadviseur Gezond bouwen en wonen van de GGD Rotterdam-Rijnmond en voorzitter van het Landelijk Netwerk Ruimte voor de Jeugd/ Nationale Speelraad.
vandenbogaardj@ggd.rotterdam.nl; www.ggd.rotterdam.nl



Kees Both (1942)

is pedagoog, met als specialisaties onderwijs- en natuurpedagogiek. Was met veel plezier onderwijzer aan een lagere school, studeerde daarnaast pedagogiek MO A en B, kwam vervolgens in landelijke leerplanontwikkelingsprojecten terecht voor natuuronderwijs in het basisonderwijs. Hierna volgden ruim twintig jaar als landelijk inhoudelijk coördinator van het Jenaplanonderwijs. Sinds 2002 weer actief op het terrein van de relatie kind- natuur, hoofdzakelijk in en vanuit het landelijke netwerk 'Springzaad – meer ruimte voor natuur en kinderen' van Stichting Oase. Ook verbonden met het Freudenthalinstituut van de Universiteit Utrecht als onderzoeker voor natuur- en milieueducatie. Veel gepubliceerd.

**Arjan Breider (1970)**

Als tweejarige kende hij de merken van al zijn speelgoedautootjes uit zijn hoofd. Tegenwoordig heeft hij meer op met langzaam verkeer en verkeersveiligheid. In 1996 studeerde Arjan af als verkeerskundige aan de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden. Aanvankelijk was hij werkzaam in de advieswereld (Hplan+O, Verkeersadviesburo Diepens en Okkema) en later bij de overheid (gemeente Delft). Duurzaam Veilige projecten vormen een rode draad in Arjan's werk. Vooral bij de gemeente Delft ontplooidde hij zich in kindvriendelijke projecten. In 2007 zag Arjan's eigen onderneming, Hart voor Verkeer, het levenslicht. Een fris, onafhankelijk adviesbureau gespecialiseerd in verkeersveiligheid, verkeerseducatie, verkeersbeleid en verkeersonderzoek.



Michiel Dol (1973)

Geboren op een autoloze zondag en desondanks (of dankzij?) te betitelen als auto-gek. Architect, in 2001 afgestudeerd aan de TU Delft. Sinds 2002 werkzaam bij The International Institute for the Urban Environment en inmiddels doorgegroeid tot Senior Project Manager. In 2005 mede verantwoordelijk voor het straatontwerp onderdeel van de Childstreet conferentie. Heeft door projecten overal in Europa een hoop voorbeelden gezien van omgaan met openbare ruimte en parkeren. Zijn reizen door Afrika hebben hem doen inzien hoe goed wij het hier eigenlijk voor elkaar hebben, fietspaden hier zijn beter dan de wegen in Afrika en stoepen zie je ook niet overal. Probeert zijn eigen autogebruik te beperken (autobezit blijkt moeilijk los te laten) en gaat het liefst op de fiets op vakantie.

**Froukje Hajer (1955)**

Froukje Hajer is deskundig en heeft jarenlange ervaring op het terrein van jeugd en vrije tijd en spelen binnen Nederland en internationaal, zowel vanuit de praktijk als op beleidsniveau. Zij publiceerde vele methodiek- en praktijkuitgaven op het terrein van het jeugdwelzijnswerk en sociaal cultureel werk, de verlengde schooldag, en de bre-deschoolontwikkeling, buitenschoolse opvang en Speelruimte voor de jeugd. Froukje Hajer is momenteel werkzaam als programmamanager bij Jantje Beton.

**Klaas de Hart (1945)**

Ruim 40 jaar leerkracht basisonderwijs, waarvan 7 jaar schoolhoofd (1976-1983), sinds 1 augustus 2007 met prépensioen. Stond in 1973 aan de wieg van de herinvoering van het praktisch verkeersexamen in Hoorn (route met voldoende lengte in hedendaags verkeer) en coördineert de examens vanaf 1988. Wordt voor zijn verkeersveiligheidswerk op vrijwillige basis in 2005 door minister Peijs in Den Haag onderscheiden tot Lid in de Orde van Oranje Nassau en is sinds 1 mei 1993 voorzitter van VVN Hoorn. Promoot sinds 2005 het zg. "Hoorns model" van het praktisch verkeersexamen dat reeds is gerealiseerd in Enkhuizen en Obdam/Hensbroek.. dehartvis@quicknet.nl; VVN Hoorn e.o.

**Geert Hendriks (1963)**

Afgestudeerd in 1989 aan de faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen, studie Sociale Geografie, afstudeerrichting Stedelijke en Regionale Planning. Van 1993 tot 2000 werkzaam bij De Voetgangersvereniging als verkeerskundig adviseur en beleidsmedewerker. Sinds de fusie van De Voetgangersvereniging met Stichting Kinderen Voorrang! en VVN in 2000 beleidsmedewerker bij de gefuseerde organisatie 3VO (sinds 2006: Veilig Verkeer Nederland). Van 1992 tot 2000 actief als vrijwilliger voor De Voetgangersvereniging in Haarlem. Vader van twee zoons (1996 en 1999).



Arien de Jong (1954)

Arien de Jong (1954) werkt op het landelijk bureau van de Fietzersbond in Utrecht. Zij is daar verantwoordelijk voor publiciteit en voorlichting. Vanuit haar betrokkenheid bij fiets, verkeersveiligheid en jeugd, levert zij behalve een communicatieve meestal ook een inhoudelijke inbreng bij projecten en activiteiten. Zij stond aan de wieg van de Fietsschool en maakte onder andere de brochure Het Recht van de Sterkste en Meneer Willems leert Fietsen, een lespakket voor het voortgezet onderwijs. adejong@fietzersbond; Fietzersbond, Utrecht.



Eddie Kips (1946)

Afgestudeerd als geophysicus aan de TU-Delft. Vervolgens deels werkzaam geweest als docent natuurkunde en deels als opvoeder van een drietal dochters (1979, 1980, 1986). Momenteel docent aan de Haagse Hogeschool kennismanagement. Sinds 1995 actief als vrijwilliger voor de Fietzersbond en sinds 2000 contactpersoon voor het stadsgewest Haaglanden voor verkeersveiligheid. Sinds 2005 parttime werkzaam bij International Institute for the Urban Environment in Delft als programmamanager voor KiSS en Childstreet



Anne Koning (1970)

Wethouder voor de PvdA in de gemeente Delft, voor onder meer Ruimtelijke Ordening en Verkeer en Vervoer. Getrouwd, twee kleine kinderen. Woont sinds 1997 in Delft. Studeerde bosbouw aan de universiteit in Wageningen. Werkte achtereenvolgens eerst bij deze universiteit en vervolgens bij de Technische Universiteit Delft. Sinds 1986 politiek actief. Werd in 1994 gekozen in de gemeenteraad van Wageningen en in 2002 in de Delftse raad. In 2006 benoemd als wethouder. Beschouwt het werken aan een kindvriendelijke stad als één van haar belangrijkste speerpunten van beleid.



Martijn Kramer (1972)

Martijn is altijd gefascineerd geweest door het systeem van trein-, tram- en busvervoer. Wanneer de reisplanner crasht kun je bij hem nog steeds terecht voor redelijk betrouwbaar OV advies. In zijn tienerjaren werkte hij als organisator van (kinder)evenementen en begeleider van (spel)attracties. Hij studeerde in 1997 af aan de faculteit Bouwkunde van de TU Delft. Tijdens en na zijn studie werkte hij bij het Informatie- en Adviescentrum voor Schoolgebouwen (ICS). Nu is hij algemeen directeur van het International Institute for the Urban Environment (IIUE). Bij IIUE ontwierp en begeleidde hij de bouw van voorbeeldprojecten met als focus duurzaam en levensloopbestendig bouwen. Momenteel adviseert hij over duurzame stedenbouwkundige en architectonische oplossingen en coördineert hij participatie projecten, in steden in binnen- en buitenland. Voor Haaglanden en Veilig Verkeer Nederland is hij bij IIUE verantwoordelijk voor projecten over de inrichting van de openbare ruimte voor kwetsbare groepen zoals ouderen en kinderen.



Marjon Meijer (1981)

Afgestudeerd als cultuurwetenschapper aan de Universiteit Maastricht. Daarna aan de slag gegaan als projectmedewerker en tekstschrijver in de culturele sector. Ze werkte voor theatergroep De Spullenmannen, maakte verschillende publicaties waaronder het boek '25 kampioenen over Landgraaf', zette de Student Take-Off in Has-selt (B) op en organiseerde hedendaagse kunsttentoonstellingen in Heerlen, Leerdam en Kijkduin. Maakt gretig gebruik van het openbaar vervoer. Momenteel werkzaam bij Vereniging Milieudefensie als coördinator van de Week van de Vooruitgang. www.weekvandevoortgang.nl



Clarine van Oel (1964)

Afgestudeerd als psycholoog aan de Vrije Universiteit in Amsterdam. Vervolgens jarenlang werkzaam geweest in gezondheidsonderzoek, o.a. psychiatrie (promotie) en sociale geneeskunde. Sinds 2004 werkzaam op het gebied leefomgeving en gezondheid, met als belangrijkste invalshoek de invloed van de fysieke omgeving op de zelfstandige mobiliteit van kinderen om beter inzicht te krijgen in wat een gezonde wijk nu typeert (Poptahof Delft). Sinds 2006 werkzaam als universitair docent/onderzoeker bij de afdeling Real Estate & Housing van de faculteit bouwkunde aan de TU Delft. Naast onderzoek naar kindvriendelijke wijken probeert ze ook in onderwijs aan studenten bouwkunde (zowel bachelor als master) een kindvriendelijke inrichting van de woonomgeving aan de orde te stellen.

*c.j.vanoel@tudelft.nl; Technische Universiteit Delft,
Faculteit Bouwkunde Afd. Real Estate & Housing*



Joyce Petersen (1970)

Heeft Consumentenkunde gestudeerd aan de Hogeschool Holland in Diemen. Is daarna in 1995 als stagiair bij de Stichting Kinderen Voorrang begonnen en nooit meer weggegaan. De Nationale Straatspeeldag is het project waar zij zich al 12 jaar op allerlei fronten verdienstelijk voor maakt. Ook in haar huidige functie bij Veilig Verkeer Nederland is de Straatspeeldag een belangrijk onderdeel. Verder houdt zij zich ook bezig met de Verkeerskundig consultants en andere acties zoals 'De scholen zijn weer begonnen' en 'Op Voeten en Fietsen naar school'.



Steven Schepel

Begon als stedenbouwkundige bij de gemeente Delft, waar toen het woonerf – 'straat voor het kind, waar de auto mag komen' – ontwikkeld werd. Hij schreef de eerste handleiding voor het ontwerp van een Woonerf, die in Engels, Frans, Duits en Japans vertaald is. Ook schreef hij het eindrapport voor de interdepartementale werkgroep 'Verkeersleefbaarheid in Steden en Dorpen', waarin het concept van Verkeersaders en Verblijfsgebieden werd uitgewerkt. Vervolgens werkte hij bij verschillende andere gemeenten. Tegelijkertijd was hij voorzitter van 'Stop de Kindermoord' (later omgedoopt in "Kinderen Voorrang") en 'Vijftig is Teveel'.

In Amsterdam-Osdorp was hij Sektorhoofd Stadsdeelwerken. Bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Verkeersveiligheid, later DGP) was hij betrokken bij het Masterplan Fiets en verantwoordelijk voor Duurzaam Veilig. Na zijn pensioen is hij nog actief bij het netwerk IKS (Inrichting Kindvriendelijke Straten), geeft hij cursussen voor vrijwilligers bij VVN en werkt hij voor I-CE (Interface for Cycling Expertise) om steden in Zuidelijk Afrika te adviseren over fietsbeleid.



Bart Schouten (1958)

Bart studeerde sociale geografie in Utrecht. Daarna werkte hij o.a. ruim 10 jaar bij Kinderen Voorrang, waar hij een van de initiators was van de jaarlijkse Nationale Straatspeeldag. Sinds 2001 is hij zelfstandig tekstschrijver, redacteur en verhalenverteller voor kinderen en volwassenen.

www.bartschouten.nl • www.teksttovenaar.nl



Marian Schouten (1961)

Bouwde als kind geheime hutten in de tuin, reed rolschaatswedstrijden op de stoep en besloop nietsvermoedende wandelaars op het heksenweitje. Studeerde andragologie in Amsterdam. Werkt nu als zelfstandig tekstschrijver en ontwikkelaar van educatieve projecten voor kinderen en volwassenen. Heeft daarbij speciale belangstelling voor thema's als verkeersveiligheid, buiten spelen en de inrichting van de openbare ruimte. Verruilde de hut voor de trekkerstent en de rolschaatsen voor de fiets. En die wandelaar? Die is ze nu zelf.

schouten.m@planet.nl



Luc Veeger

Luc Veeger is psycholoog en werkt sinds 2001 bij Veilig Verkeer Nederland als hoofd Beleid & Actie. Tot 2001 was hij werkzaam in de gezondheidszorg, in het wetenschappelijk onderwijs en voor het milieu. Als vrijwilliger was hij in de jaren negentig actief om de verkeersveiligheid van kinderen te verbeteren. Met name het verbeteren van de kwaliteit van oversteekplaatsen bij scholen. Actie met ouders hebben geleid tot de terugkeer van de zebapaden in het verkeersbeeld van Nijmegen. Veilige zelfstandige mobiliteit voor iedereen en beïnvloeding van de menselijke factor in het verkeer zijn in zijn werk speerpunten.



Dirk Vermeulen (1953)

Afgestudeerd als stedenbouwkundige aan de TU-Delft (SBAnr: 2.931001.007). Enkele jaren werkzaam geweest bij gemeenten en vastgoedontwikkelaars. Startte begin 1986 bij Stg. Ruimte voor de Jeugd in Rotterdam. Heeft hier meegewerkt aan de ontwikkeling van "Het Speelruimteplan" dat in datzelfde jaar bij Stg. Ruimte voor de Jeugd verscheen. Vanaf 1992 werkzaam als partner in het bureau SPEELRUIMTE. speelruimte@xs4all.nl ; www.speelruimte.nl



Sanne de Vries (1979)

Afgestudeerd als bewegingswetenschapper en epidemioloog. Sinds 2002 werkzaam bij TNO Kwaliteit van Leven waar ze samen met een aantal collega's werkt aan het monitoren, registreren en evalueren van het beweeggedrag van de jeugd in Nederland en daarbuiten. Sanne promoveert in 2009 aan de VU in Amsterdam op een aantal onderzoeken naar het meten van het beweeggedrag van kinderen en naar de samenhang tussen dit gedrag en de gebouwde omgeving waarin de kinderen wonen, naar school gaan en bewegen.

sanne.devries@tno.nl; TNO Kwaliteit van Leven



Bert van Wee (1958)

Afgestudeerd als sociaal geograaf (Universiteit Utrecht), gepromoveerd aan de UvA (Faculteit Economie en Econometrie). Werkzaam geweest als consultant bij AGV (1983-1990) en het verkeersonderzoek gecoördineerd bij het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM; 1990-2003). Van 1999-2003 tevens bijzonder hoogleraar Verkeer, Milieu en Ruimte, Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Universiteit Utrecht. Sinds 2003 hoogleraar Transportbeleid en Logistieke Organisatie en sectieleider gelijknamige sectie, TUDelft, Faculteit Techniek, Bestuur en Management.

**Janneke Zomervrucht (1951)**

Heeft haar wortels in het opbouwwerk, waar het ondersteunen van bewoners in het spanningsveld tussen verkeer en leefbaarheid een van haar werkterreinen was. Zij was 10 jaar gemeenteraadslid, waar zij, intussen rijk aan praktijkervaring met drie opgroeiende kinderen, op dit terrein vanuit politiek-bestuurlijke kant de belangen afwoog. Sinds 1994 verkeersconsulent bij Kinderen Voorrang, dat in 2000 opging in een nieuwe verenigde verkeerveiligheidsorganisatie, het huidige Veilig Verkeer Nederland. Als beleidsmedewerker ligt haar focus op zelfstandige mobiliteit van jong tot oud. Daarnaast is zij voorzitter van het LOAZ, dat de Week van de Vooruitgang coördineert.

j.zomervrucht@vvn.nl; www.veiligverkeernederland.nl



Fotografie

Arjan Breider	59, 62, 122
Clarine van Oel	51
Dirk Vermeulen	85, 86, 87, 88, 89
Eddie Kips	21, 22, 23, 26, 28, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 60, 61, 68, 77, 96, 105, 106, 108, 120, 153, 164
Fietzersbond	81, 82
Gemeente Delft	148, 149
Guus Schoonewille	119
Hans Vermeulen	128
iStock	129, 130
Janneke Zomervrucht	13, 21, 26, 27, 30, 63, 65, 71, 113, 115
Klaas de Hart	111
Klaas Fopma	130, 132
Marian Schouten	73, 74, 75, 76, 103, 104
Mark Kras	10, 27, 43, 44, 46, 47, 164, 165
Martijn Kramer	14, 43
Michiel Dol	91, 94, 95
Rijksmuseum	64
Steven Schepel	19, 20, 39, 70, 91, 93, 95, 96, 114
Tamara Reijers	131, 132
v.d. Mey	70

INHOUD Childstreet2009 DVD

- ▼  **1-Voorgeschiedenis**
 - ▶  **Schoolomgeving**
 - ▶  **Woonerf**

- ▼  **2-Childstreet2005-CD-rom**
 - ▶  **01 CHILDSTREET2005-website**
 - ▶  **02 CHILDSTREET2005-resultaten in pdf**
 - ▶  **03 KiSS formulieren**
 - ▶  **04 Achtergrond materialen**
 - ▶  **05 Een KiSS voor Childstreet (boek in pdf)**

- ▼  **3-Vervolg**
 - ▶  **Amarcande (Frankrijk)**
 - ▶  **Child-in-the-city**
 - ▶  **Spelen op straat (2007, rapport in pdf)**

- ▼  **4-Childstreet2009**
 - ▶  **Fietsersbond**
 - ▶  **H06-Clarine-van-Oel (TU-Delft)**
 - ▶  **H08-Boudewyn Bach (Stad en Verkeer)**
 - ▶  **H11-Dirk Vermeulen (Speelruimte)**
 - ▶  **H19-Froukje Hajer (Jantje Beton)**
 - ▶  **H20-Josine vd Bogaard (GGD Rotterdam)**
 - ▶  **H21-TNO Gezondheid**
 - ▶  **H22-Casus Delft**
 - ▶  **IIUE-Childstreet (boek in pdf)**
 - ▶  **IIUE-Childstreet (diversen)**
 - ▶  **IIUE-Gezonde-wijk**
 - ▶  **IIUE-KiSS**
 - ▶  **IIUE-KroS**
 - ▶  **IIUE-Verkeersexamen-fiets (2008, rapport in pdf)**
 - ▶  **Johan Oost (OBB)**
 - ▶  **Veilig Verkeer Nederland**
 - ▶  **XX-Diversen**

