

Spelen op Straat

De kindvriendelijke straat:
uitnodigend en verkeersveilig



Rapportage verkeersveiligheidsproject
“Verkeersveilige straten voor kinderen”

Spelen op straat.

Rapportage verkeersveiligheidsproject "Verkeersveilige straten voor kinderen"

Projectnummer Haaglanden 05VDN003

Maart 2007, IIUE te Delft

Auteurs:

Eddie Kips	Fietzersbond
Martijn Kramer	The International Institute for the Urban Environment (IIUE)
Steven Schepel	Veilig Verkeer Nederland (VVN)
Marian Schouten	Adviseur kindvriendelijke inrichting
Janneke Zomervrucht	Veilig Verkeer Nederland (VVN)

Met medewerking van:

Geert Hendriks (VVN), André de Wit (VVN) en mr Evert Jansen (VVN)
mevr. mr. J.M. (Mariken) van der Hoeven (lid van de werkgroep Fiets en Recht van de Fietzersbond
en werkzaam als letselschadejurist te Amersfoort)

Beeldmateriaal: Auke Herrema (AH), Steven Schepel (SS), Eddie Kips (EK), Mark Kras (MK), Patrick Straathof (PS), archief Kinderen Voorrang (KV) en anderen

© 2007 the International Institute for the Urban Environment, Delft

Inhoud

Voorwoord	5	7. Het belang van het trottoir	39
1 Spelen op straat	7	7.1 Inleiding en historie	39
1.1 Belang van spelen en ontmoeten in de eigen straat	7	7.2 Regelgeving	39
1.2 De straat als belangrijke openbare ontmoetingsplek	8	7.3 Het trottoir bedreigd.	39
1.3 Rekening houden met de mogelijkheden en beperkingen van kinderen	9	7.4 De situatie in het buitenland	40
1.4 Hoe gevaarlijk is de straat?	10	7.5 Nieuwe trottoirs	40
1.5 Recht op speelruimte	10	8. Erven (met stapvoetse snelheid) en autovrije gebieden	41
2. Straatspeeldag en speelstraatdag	11	8.0 Inleiding	41
2.1 De Straatspeeldag	11	8.1 Richtlijnen en regels	41
2.2 De speelstraat	12	8.2 Verblijfswaarde	42
3. Evaluatie stratspeeldag	13	8.3 Historie en evolutie	42
3.1 Straatspeeldag 2005	13	8.4 Verschillende toepassingsgebieden voor het erf	44
3.2 Straatspeeldag 2006 in Haaglanden	13	8.5 Autoluw, autoarm, autovrij of autoloos	44
3.3 Landelijke KiSS-resultaten	13	8.6 Wat is stapvoets?	45
3.4 Verkeersveiligheid voorwaarde voor gebruik openbare ruimte	15	8.7 Wegen naar stapvoets	45
3.5 Enquête resultaten voor Haaglanden	15	8.8 Buitenland	46
4. Van KiSS1 naar KiSS2	17	8.9 Integratie van erven binnen Duurzaam Veilig.	46
4.0 Inleiding	17	9. De juridische verkeersdrempel	47
4.1 De evaluatie als basis	17	9.1 Verkeersrecht, bestuursrecht, strafrecht	47
4.2 De drie belangrijkste verschillen tussen KiSS1 en KiSS2	17	9.2 Aansprakelijkheid	47
4.3 Het proces chronologisch	17	9.3 De speciale positie van kinderen	47
4.4 Het overzicht van het KiSS2-formulier	19	9.4 Straf/verkeersboetes bij overtredingen in verblijfsgebieden	47
4.5 Befietsbaarheid en de ontwerpwijzer fietsverkeer	19	9.5 Ernst van te hard rijden in verblijfsgebieden	48
4.6 Een eerste evaluatie van KiSS2	20	10. Conclusies en (beleids)aanbevelingen	51
4.7 Resultaten ruimtegebruik	21	10.1 Spelen op straat moet kunnen	51
5. De verdere ontwikkeling van KiSS naar de toekomst	23	10.2 Signalen dat het niet goed gaat	51
5.0 Inleiding	23	10.3 Aanbevelingen	52
5.1 KiSS-junior	23	11. Het vervolg.	53
5.2 Verdere professionalisering van KiSS	23	11.1 Inleiding	53
5.3 Is KiSS friendly to all?	24	11.2 Ondersteuning van de Straatspeeldag 2007 door Veilig Verkeer Nederland.	53
5.4 Kindvriendelijk, "design for all" en levensloopbestendig	25	11.3 Seniorenproject van IIUE voor Veilig Verkeer Nederland	53
6. Typologie van straten.	27	11.4 Kinderen en straten getoetst.	53
6.1 Indelen van straten, de typologie.	27	11.5 Uw commentaar en suggesties	53
6.2 Honderd jaar evolutie van de straat	27	Literatuur	55
6.3 De verkeerskundige typologie	28	Overzicht bijlagen	57
6.4 Shared space benaderingen	31	• De zeven stappen, over de organisatie van een stratspeeldag	
6.5 Benadering uit leefbaarheid	32	• De stratspeeldag in de locale pers.	
6.6 Op stap naar een kindvriendelijke typologie	36	• Persbericht VVN van 29 mei 2006 over stratspeeldag	
		• Vragenformulier enquête stratspeeldag 2006	
		• Resultaten enquête stratspeeldag 2006	
		• Persbericht VVN van 12 september 2006 over veilige straten voor kinderen en ouderen	
		• Gemeente Delft, aanvraagformulier speelstraat	
		• KiSS2 in Word versie (14) en in Excel versie(8) toegepast op weer de Heemstrastraat	
		• Resultaten onderzoek KiSS junior	
		• Project "Straten en kinderen getoetst"	

Voorwoord

Jong geleerd is oud gedaan! 'Spelen op straat' is voor kinderen een belangrijk deel van hun groeiproces. Het geeft ze de kans te ontdekken en te bevatten wat er allemaal in de wereld om hun heen gebeurt. Grenzen opzoeken, gebruiken van hun energie, met andere kinderen omgaan, de natuur verkennen, met het verkeer omgaan, besef van verantwoordelijkheden, ontwikkelen van hun motoriek en zelf keuzes moeten maken. Dit zijn zo een paar dingen waar kinderen mee te maken krijgen tijdens hun avonturen op straat.

Spelen op straat betekent kinderen zich in het maatschappelijk leven begeven. Iedereen moet daarin een eigen weg en vaardigheden zien te vinden, waarbij je steeds weer bij blijft leren. Je kunt dus niet vroeg genoeg beginnen. Kinderen leren veel vaardigheden van hun ouders, vrienden en familie en op school. Maar ze krijgen hun sociale bagage zeker ook door experimenteren, onderhandelen, ruzie maken, lachen en huilen bij het buiten spelen; daar waar je als kind niet binnen de veiligheid van de muren van je huis en onder de vleugels van thuis bent.

Spelen op straat is ook gezond. Door televisie en computer is het steeds makkelijker om 'lekker binnen' te blijven zitten, ook als kind. Het gevolg is dat steeds meer kinderen te dik zijn en dat eerder worden. Kinderen die op straat spelen bewegen zich meer, bouwen een natuurlijke weerstand op en ontwikkelen een goede motoriek.

In onze steden en dorpen wordt steeds meer openbare ruimte opgeofferd aan het autoverkeer. Ook al gaan kinderen daar vaak flexibel mee om (zij weten niet beter), het beperkt hen wel meer en meer in hun vrijheid en bewegingsmogelijkheden. Doordat het verkeer toeneemt is de verkeersfunctie in de openbare ruimte gaan overheersen. Daardoor ontstaan er meer en vaker gevaarlijke situaties bij het spelen op straat.

Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt veel te weinig aandacht geschonken aan het kind als gebruiker van de ruimte. Het onderzoek dat voor u ligt laat zien dat het niet zo goed gesteld is met de kwaliteit van de openbare ruimte voor kinderen. Voor voldoende bewegingsvrijheid op straat hebben zij meer ruimte nodig. Die kan gemaakt worden door de openbare ruimte beter in te richten. Ook de andere straatbewoners, en lopende en fietsende straatgebruikers profiteren van de kwaliteitsverbetering mee. Het geeft de straat weer een menselijke maat.

Het streven om te voldoen aan de hiervoor geschetste verlangens past bij uitstek in het concept duurzaamheid. De initiatiefnemers voor KiSS ijveren voor een duurzame samenleving. Hierbij is veel aandacht voor kinderen belangrijk. Zij vormen immers de komende generatie, die op hun beurt de wereld een stapje beter zal moeten maken.

Veiligheid is een voorwaarde voor duurzame ontwikkeling. Voor kinderen op straat brengen auto's helaas onveiligheid met zich mee. De auto is niet weg te denken uit onze samenleving, maar soms moeten we auto's weren uit plekken waar kinderen spelen en moeten ruimtes voor autoverkeer functioneel worden gescheiden van ruimte voor kinderen. In 30-km straten is een trottoir voor (spelende) kinderen noodzakelijk, en het is soms aantrekkelijk om autovrije buurten te maken.

Een te rigoureuze scheiding van functies is echter niet gewenst. Het stedenbouwkundig adagium van de vorige eeuw was scheiding van functies. De woonfuncties, de werkfuncties, de verkeersfuncties en de recreatie werden ruimtelijk uiteengelegd. Het gevolg daarvan is dat er nu heel veel monotone woonbuurten, kantorenwijken en recreatieparken zijn.

Een duurzame stad wordt juist meer gekenmerkt door de verwevenheid en nabijheid van functies: als functies meer verstrengeld zijn, zijn afstanden korter, en kunnen deze lopend of fietsend worden overbrugd. Dat vergt minder brandstof en produceert dus minder uitlaatgassen en beperkt de toename van het broeikaseffect.

Daarom is een stad met korte afstanden ook gezonder, want je gebruikt je lichaam beter en meer. En compacte steden gebruiken minder grond, waardoor er meer ruimte overblijft voor landbouw, natuur en recreëren in het groen.

Daarnaast leidt multifunctionaliteit tot efficiënt ruimtegebruik, niet alleen door functies te stapelen of anderszins te combineren in de ruimte, maar ook in de tijd. Denk bijvoorbeeld aan het wisselende gebruik van de ruimte zoals een school waar 's-avonds buurtverenigingen bijeen kunnen komen, of waar in de vakanties culturele festivals worden georganiseerd.

Multifunctioneel, intensief ruimtegebruik leidt tot meer levendigheid en sociale interactie.

Een voorbeeld op microniveau is het woonerf, een ruimte die gebruikt wordt om te spelen, voor stapvoets autorijden en

(beperkt) voor parkeren. De hernieuwde aandacht voor het woonef in deze rapportage is dan ook erg op zijn plaats. Een autoluwe binnenstad is een ander voorbeeld van het men- gen van wandelaars, fietsers en sommige auto's, ook weer stapvoets.

Als wij onze kinderen een omgeving aanbieden die vanuit het concept duurzaamheid is ingericht en georganiseerd, dan kun- nen zij op een vanzelfsprekende wijze in contact komen met principes van duurzaamheid. Mensen die als kind hebben erva- ren hoe prettig het is om zelf te voet of op de fiets naar school of de sportclub te gaan, of naar het zangkoor of naar hun vriendjes, beseffen de waarde van een compacte, levendige, multifunctionele stad.

Multifunctioneel en intensief ruimtegebruik staat hoog op de internationale agenda. In het internationale netwerk voor mul- tifunctioneel, intensief ruimtegebruik MILUnet (Multifunctional Intensive Land Use) worden voorbeeldprojecten gerealiseerd en geëvalueerd. (www.milu.net)

Het International Institute for the Urban Environment (IIUE) faci- liteert dit netwerk en genereert daarmee een schat van interna- tionale kennis op dit gebied.

Goede, duurzame, stedenbouwkundige projecten, zoals MILU- net die beoordeelt, komen tot stand op grond van zes overwe- gingen:

- . Hoe is de identiteit ? Dat wil zeggen de herkenbaarheid en het eigen karakter van gebouwen, buurten en steden;
- . Hoe staat het met de menselijke schaal ? De stedenbouw- kundige maatvoering moet afgestemd zijn op de maten van ons lichaam en ons voorstellingsvermogen; er moet mense- lijke activiteit in de omgeving zijn.
- . Hoe zijn de verbindingen ? Je moet op natuurlijke manier je weg kunnen vinden, en functies moeten op elkaar zijn afge- stemd zodat meerwaarde ontstaat;

- . Is er voldoende kritische massa ? Er moet voldoende draag- vlak zijn voor functies en voor het gebruik van de openbare ruimte;
- . Is er en doordachte promotie en marketing ? Er dient goed gecommuniceerd te worden;
- . Hoe is de procesarchitectuur ? Voor elk project dient een ge- eigend werkproces te worden gevolgd, waarin betrokkenen goed kunnen participeren; betrokkenen zijn bijvoorbeeld be- woners en andere gebruikers, financiers, ontwerpers, over- heden, het bedrijfsleven.

Bij duurzame ontwikkeling van stedenbouwkundige projecten gaat het niet alleen om het plannen maken door deskundigen. Het gaat er direct om hoe je duurzaamheid in je eigen omge- ving kunt ervaren en beleven.

De Kinder Straat Scan (KiSS) is opgezet vanuit de beleavings- wereld van het kind en geschikt om te gebruiken door de erva- ringsdeskundigen: ouders, leerkrachten, welzijnswerkers en de kinderen zelf. Daarnaast kunnen natuurlijk ook stedenbouwkun- digen en verkeerskundigen er hun voordeel mee doen.

Het tijdens dit onderzoek verder ontwikkelde instrument de Kin- der Straat Scan (KiSS) is een meetinstrument om een straat op zijn kindvriendelijke facetten te kunnen beoordelen. Een heel aantal straten is beoordeeld tijdens het onderzoek dat het Inter- national Institute for the Urban Environment (IIUE), het stads- gewest Haaglanden en Veilig Verkeer Nederland (VVN) samen hebben uitgevoerd.

We hopen dat het KiSS instrument veelvuldig gebruikt gaat wor- den om de kindvriendelijkheid van straten in ons land in kaart te brengen. We moedigen daarom alle lezers van dit rapport aan om een middagje met KiSS te gaan 'Spelen op straat', want jong geleerd is oud gedaan!

Daarbij kan inspireren dat 'KiSSen ' een steentje bijdraagt aan duurzaamheid.

Tjeerd Deelstra,
directeur

The International Institute for the Urban Environment (IIUE)

1 Spelen op straat

Veel volwassenen bewaren goede herinneringen aan het spelen op straat. Het eerste blokje om op step of fiets. Het stoep-randen, hinkelen, touwtje springen, rolschaatsen, voetballen. Het praatje met de buurman die zijn auto wast. En de eigen voordeur die altijd in de buurt is. Voor een slok water, een pleister of het avondeten.

Ook voor de kinderen van de 21^{ste} eeuw is de eigen straat een voor de hand liggende plaats om te spelen. Ook al moeten zij zich daarvoor soms in allerlei bochten wringen om een plek te vinden tussen het drukke verkeer, de (fout)geparkeerde auto's en de hondenpoep.

In dit hoofdstuk gaan we in op het belang van 'spelen op straat' voor de jeugd, maar ook voor volwassenen. We geven een globale indicatie van de speelbehoeften van kinderen van diverse leeftijden en van hun motorische en fysieke ontwikkeling.

1.1 Belang van spelen en ontmoeten in de eigen straat
Buiten spelen in het algemeen - en spelen in de eigen straat en buurt in het bijzonder - zijn van groot belang voor de ontwikkeling van de jeugd. Maar ook ouders, volwassen buurtbewoners en de samenleving als geheel profiteren mee.

1.1.1 Belang voor de kinderen

Buiten spelen en zelfstandige mobiliteit zijn belangrijk voor kinderen en jongeren. Zij verhogen de kwaliteit van hun leven hier en nu en zijn onmisbaar voor een evenwichtige ontwikkeling van motoriek, zintuigen, taal, ruimtelijke inzicht, creativiteit, kennis en sociale vaardigheden. Te weinig of te 'armoedig' buiten spelen kan leiden tot uiteenlopende problemen. Gebrek aan zelfstandige bewegingsvrijheid kan op kortere of langere termijn gezondheidsklachten opleveren (zoals overgewicht en gebrek aan conditie), kan leiden tot stress in gezinnen en tot minder sociale contacten in buurten. Een tekort aan geschikte buitenspeelruimte kan leiden tot eenzijdige ontwikkeling, verveling, overlast en vandalisme. En kinderen die uitsluitend buiten komen onder begeleiding van een volwassene, leiden een afgeschermd leven waarin weinig ruimte is voor exploratie en avontuur. (Platform Ruimte voor de Jeugd, 2005).

Buiten spelen doen kinderen in principe overal: in de eigen straat, op weg naar school, in het park, in het winkelcentrum en op plekken die speciaal zijn aangelegd om te spelen. Iedere plek heeft zijn eigen specifieke mogelijkheden en draagt op eigen wijze bij aan de ontwikkeling van kinderen.

De eigen straat neemt daarbij een bijzondere positie in. Deze is immers altijd bij de hand, kinderen kunnen er in een verloren kwartiertje 'even' buiten te spelen, met hun ouders onder roepbereik. Spelend op straat staan kinderen in contact met het leven van alle dag. Ze zien de vuilnisauto en de postbode voorbij komen. Ze krijgen vriendjes in de buurt, maken een praatje met de buurvrouw die voor haar huis in de zon zit en met de buurman die zijn hond uitlaat. Kinderen leren op die manier wat er omgaat in hun buurt, wie hun buren zijn en dat ze rekening moeten houden met anderen. Kinderen bouwen zo een band op met hun buurt en hun buurtgenoten.

Dit alles maakt spelen in de eigen straat zeer waardevol, naast alle andere speelmogelijkheden in parken, bossen, speeltuinen en op officiële speelplekken.

1.1.1.1 Buiten spelen en ontwikkeling

Onderzoek wijst uit dat buiten spelen belangrijk is voor de gezondheid en de fysieke, psychische en sociale ontwikkeling van kinderen. Daarnaast draagt de mogelijkheid van veilige en zelfstandige mobiliteit van kinderen bij aan vermindering van het autogebruik door ouders.

Hüttenmoser deed onderzoek in Zürich (1995) naar de effecten van de openbare ruimte op de ontwikkeling van jonge kinderen. Twee groepen zijn onderzocht: kinderen in de eerste groep (A) groeiden op in een woonbuurt met volop mogelijkheden om veilig buiten te spelen, zonder hinder van verkeer en zonder de voortdurende aanwezigheid van de ouders. Kinderen uit de tweede groep (B) groeiden op in een buurt waar ze niet naar buiten konden zonder begeleiding van een volwassene. De onderzoeksresultaten laten zien dat de kinderen in groep B achterbleven in hun sociale en motorische ontwikkeling en een zware wissel trokken op hun ouders. Bovendien bleek dat een ongeschikte buitenruimte remmend werkt op de ontwikkeling van levendige buurtcontacten.

Zelfstandig buiten spelen levert dus een belangrijke bijdrage aan een evenwichtige ontwikkeling van kinderen en jongeren. (Karsten, 2001; Platform Ruimte voor de Jeugd, 2005)

* Sociale ontwikkeling:

wanneer een kind niet doorlopend onder toezicht van een volwassene staat, is het vrijer om naar eigen inzicht sociale contacten aan te gaan. Het kind krijgt de gelegenheid om zelf uit te vinden hoe dat gaat en heeft de ruimte om zelf conflicten aan te gaan en op te lossen. Zo doet een kind sociale vaardigheden op en kan het leren vertrouwen op zichzelf. Daarnaast blijft feedback van volwassenen natuurlijk van belang voor reflectie en verdieping van de opgedane ervaringen.

* Fysieke en motorische ontwikkeling:

buiten vinden kinderen genoeg ruimte om te rennen, te gooien, te springen en te klimmen. Ze kunnen er hun energie kwijt, krijgen een betere conditie en lopen minder kans op overgewicht. Tegelijk ontwikkelen en oefenen ze hun motorische vaardigheden. Een ongeschikte buitenruimte beneemt kinderen veel van deze mogelijkheden.

* Cognitieve ontwikkeling:

kinderen die zelf op onderzoek kunnen in hun woonomgeving ontwikkelen hun zintuigen, leren omgaan met allerlei materialen en doen ervaring op met de wisselende omstandigheden op straat, onverwachte ontmoetingen en wisselende weersomstandigheden. Ze leren zich oriënteren in de buurt, leren afstanden schatten en ontwikkelen hun richtinggevoel. Ook het leren omgaan met verkeer(sregels) hoort hierbij.

1.1.1.2 Beweegvriendelijke woonomgeving

In 2005 publiceerde TNO de resultaten van een onderzoek "Kinderen in prioriteitswijken: lichamelijke inactiviteit en overgewicht". TNO heeft onderzocht of er een relatie is tussen de inactiviteit van kinderen en omgevingsfactoren bij basisschoolkinderen in tien wijken. Aanleiding voor het onderzoek is het toenemend aantal kinderen met overgewicht of zelfs obesitas (31% resp. 9%) en de toenemende inactieve leefstijl (van de onderzochte kinderen voldeed slechts 4% van de jongens en 3% van de meisjes aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen (iedere dag minimaal 60 minuten matig intensief lichamelijk actief).

Eén van de conclusies van het onderzoek luidt: "In stadswijken met meer sportvelden, laagbouw, woonerven en woongebieden met autoluwe zones, groen en water in de wijk en met gegroepeerde parkeerplaatsen zijn kinderen lichamelijk actiever. In wijken met meer hondenpoep en druk en zwaar (bus- en vracht)verkeer zijn kinderen minder lichamelijk actief." TNO geeft als aanbeveling: "Het is belangrijk kinderen tot meer lichamelijke activiteit te stimuleren. Eén van de maatregelen die hieraan kan bijdragen is het 'beweegvriendelijk' (her)inrichten van stadswijken."

1.1.2 Belang voor de ouders

Voor ouders is het bijzonder prettig als hun kinderen in de eigen straat zelfstandig buiten kunnen spelen. Ze hoeven niet steeds mee naar buiten, maar zijn wel op roepafstand.

Via hun buitenspelende kinderen leren ouders elkaar makkelijker kennen. Dit versterkt de sociale contacten in de straat en de buurt.

"Veel Nederlanders beschouwen de stoep als verlengstuk van hun huis." (Francine Loiseau tijdens Childstreet)

1.1.3 Belang voor de samenleving

Spelende kinderen zorgen voor leven op straat. Hun ouders houden een oogje op de kinderen en gaan daardoor meer "met het gezicht naar de straat leven", een belangrijke voorwaarde voor de verbetering van de sociale veiligheid in een buurt. De sociale contacten in de buurt worden hechter, wat doorwerkt op andere terreinen. (Karsten, 2001, Degen-Zimmerman, 1995) Ouderen en jongeren leren elkaar beter kennen. Kinderen die hun oudere buurtgenoten van jongs af aan kennen, zullen als ze ouder worden eerder geneigd zijn rekening met hen te houden. Ouderen die de kinderen zien opgroeien, zullen minder schrik hebben van 'rondhangende' jeugd. Dit maakt het makkelijker om onderlinge spanningen samen op te lossen.

Straten die prettig zijn om in te spelen, zijn doorgaans ook voor volwassen buurtbewoners prettig. Iedereen die zich te voet, op de fiets of per scootmobiel door de buurt beweegt, is gebaat bij dezelfde dingen als kinderen: brede stoepen, geen 'dijken van blik' langs de stoepranden, geen of stapvoets rijdende auto's en een aantrekkelijke inrichting van de straat, al dan niet als woonerf.

Uit onderzoek blijkt dat woonwijken met groen, goede buitenspeelmogelijkheden en voldoende verkeersveiligheid de voorkeur hebben bij (toekomstige) bewoners. (VROM, ANWB, 2004) Kinderen beschouwen een woonomgeving die wordt gedomineerd door (geparkeerde) auto's niet als een goede omgeving om op te groeien (Mullan, 2003). Bovendien blijkt dat in dergelijke autobuurtten minder contacten zijn tussen buurtbewoners dan in buurten die minder door auto's worden gedomineerd. (Appleyard, 1981) Bewoners die het naar hun zin hebben, zullen minder snel verhuizen, hetgeen de stabiliteit en sociale cohesie in buurten ten goede komt.

"Buiten spelen is in het belang van de stad. Als kinderen niet buiten kunnen spelen omdat het te gevaarlijk of te vol is, trekken gezinnen weg. En dat zijn altijd de gezinnen die het zich kunnen veroorloven. Zo komt de stad in een neerwaartse spiraal."
(speelruimtecoördinator, gemeente Dordrecht)

1.2 De straat als belangrijke openbare ontmoetingsplek

Kinderen zijn onderling net zo verschillend als volwassenen. Ze hebben verschillende karakters, verschillende interesses en stellen verschillende eisen aan de omgeving waar ze wonen. Daarnaast zijn ook hun leeftijd en hun ontwikkelingsfase van invloed op de manier waarop ze de buitenruimte (willen) gebruiken. Globaal gezien zijn er drie leeftijdsfasen te onderscheiden (Child Friendly Cities, 2006)

1.2.1 De straat voor de verschillende leeftijdsfasen:

0 t/m 6 jaar

Baby's en dreumesen (0 tot 2 jaar) zijn gericht op het ervaren van hun eigen lichaam en het oefenen van hun zintuigen en motoriek. Peuters (2 tot 4 jaar) ontdekken de wereld om hen heen en gebruiken daarbij al hun zintuigen. Ze leren door te experimenteren en door imitatie van het gedrag van de mensen om hen heen. Ze hebben nog amper notie van gevaar. Kleuters (4 tot 6 jaar) worden snel zelfstandiger. Hun motorische vaardigheden nemen toe, hun fantasie is rijk. Ze beginnen oog te krijgen voor risico's.

Jonge kinderen spelen graag in een veilige omgeving en in het zicht van volwassenen. Oefenen van zintuigen en motoriek, leren steppen en fietsen, met poppen spelen, ballen, stoepkrijten, takjes en beestjes zoeken, met zand en (kraan)water klieren, klimmen.

Een schoon en beschut grasveldje vlakbij huis kan de eerste kennismaking zijn met spelen in het openbaar. Voor peuters en kleuters is de overgangszone tussen privé en openbaar interessant. Een voortuin of portiek, een brede stoep of een autovrije straat met kleine spelaanleidingen, bloemen, bomen en struiken binnen peuterhandbereik. Kleuters beleven een onvergetelijk avontuur als zij voor het eerst een 'blokje om' kunnen steppen of fietsen.

6 t/m 12 jaar

Kinderen in de basisschoolleeftijd richten zich op de buitenwereld en gaan meer in groepsverband spelen. Ze kiezen zelf hun vriendjes uit en oefenen met sociale rollen en vaardigheden: onderhandelen, afspraken maken en rekening met elkaar houden. Ze werken verder aan hun taalvaardigheid, hun motorische vaardigheden en hun kennis. Oudere kinderen gaan steeds verder van huis, leren zich zelfstandig door het verkeer te bewegen, durven meer en dagen elkaar uit.

Ze spelen in een steeds avontuurlijker omgeving met leeftijdgenoten: tikkertje, verstoppertje, voetballen, fietscrossen, hut bouwen, geheimen delen, bloemen plukken, riddertje spelen, vissen, bootje varen. Kinderen van deze leeftijd spelen graag in de eigen straat en buurt. Ze lopen en fietsen via stoepen en fietspaden naar andere woonblokken en steken onderweg rustige woonstraten over. Vanaf ca. 9 jaar kunnen ze zelfstandig op de fiets het verkeer in.

Deze kinderen zijn gebaat bij straten met brede stoepen en pleintjes met spelaanleidingen, autovrije en -luwe straten, veilige fietsroutes langs kinderbestemmingen, grasveldjes, natuurlijke groenstroken en rommellandjes, water.

12 t/m 18 jaar

De overgang van kindertijd naar volwassenheid is een verwarrende en onzekere periode. Jongeren ontwikkelen een eigen persoonlijkheid en identificeren zich met een specifieke subcultuur. Ze kiezen hun vrienden en vriendinnen met zorg.

Pubers combineren vaak een tijdlang hun oude kinderspellen met meer volwassen bezigheden. Ontmoeting met leeftijdgenoten is belangrijk: kletsen, voetballen, basketballen, skaten, bromfiets testen, sigaretje roken. Ze bewegen zich in principe door de hele gemeente, maar houden vaak een voorkeur voor de eigen wijk. Ze ontmoeten elkaar op straathoeken, pleinen en andere plekken waar bijvoorbeeld bankjes staan en er beschutting is tegen zon en regen.

"Het mooiste is als de woonomgeving zelf een ideale speelomgeving is. Deze omgeving moet de jeugd echter delen met een groot aantal andere gebruikersgroepen. Vanuit een volwassen, functionele benadering worden voorzieningen voor deze groepen zoveel mogelijk van elkaar gescheiden aangelegd: de rijbaan voor auto's, fietspaden voor fietsers en speelplekken voor de jeugd. Voor kinderen en jongeren werkt deze functiescheiding echter niet zondermeer: ze spelen immers overal en altijd." (speelruimteadviseur)

1.2.2 Waar speelt de jeugd?

Uit een recent onderzoek van het Sociaal en Cultureel Planbureau (2005) blijkt dat 67 % van de kinderen (5 - 12 jaar) vrijwel dagelijks buiten speelt en 27% een paar keer per week. In onderstaande tabel is te zien waar de kinderen spelen. Hieruit blijkt het belang van de eigen straat en van pleinen en grasvelden in de directe woonomgeving.

Tuin	58 %
Straat voor eigen huis	46 %
Plein of grasveld in de buurt	46 %
Speelplek met speeltoestellen	30 %
Speeltuin	18 %
Elders	21 %

De straat voor het eigen huis is de belangrijkste speelplek voor kinderen (foto: EK)



1.3 Rekening houden met de mogelijkheden en beperkingen van kinderen

De straat is dus een belangrijke speel- en ontmoetingsplek voor de jeugd. Bij de verkeerskundige inrichting van straten is het daarom van belang om rekening te houden met de motorische en cognitieve ontwikkeling van kinderen en de daarbij horende (fysieke) beperkingen. (CROW, 2000)

Aandacht

- Kinderen zijn impulsief. Ze doen dus vaak dingen die volwassenen niet verwachten.
- Kinderen kunnen zich nog niet goed op meer dan één ding tegelijk concentreren. Spelen én op het verkeer letten, of oversteken én uitkijken is moeilijk. Ze leggen daarbij vaak andere prioriteiten dan volwassenen: hun bal of hun vriendje aan de overkant van de straat krijgt meer aandacht dan een naderende auto.

Zicht en gehoor

- Kinderen zijn klein. Ze kunnen vaak niet over geparkeerde auto's, vuilnisbakken, bloembakken e.d. heen kijken. Kinderen zien de auto's niet en automobilisten zien de kinderen niet.
- Bovendien is tot ca. het 10de jaar het blikveld van kinderen nog niet optimaal ontwikkeld. Kinderen kunnen nog niet goed 'vanuit de ooghoeken' kijken.
- Kinderen kunnen geluiden niet goed lokaliseren. Hun gehoor is weliswaar goed, maar ze weten vaak niet meteen uit welke richting het geluid komt.

Leerproces

- Kinderen hebben een beperkt besef van gevaar in het verkeer. Gebrek aan praktijkervaring speelt daarbij een belangrijke rol.
- Niet alles wat een kind leert kan het meteen foutloos toepassen. Verkeersregels worden langzaam maar zeker geleerd, op school en vooral in het verkeer zelf. Kinderen leren pas als ze zelf toe zijn aan de informatie. Hoe vaker kinderen aan het verkeer deelnemen, des te sneller ze leren.
- Jonge kinderen kunnen nog niet goed de snelheid van andere verkeersdeelnemers inschatten. Tot ca. hun 10de jaar overschatten zij de snelheid, tussen hun 10de en 14de onderschatten met name jongens de snelheid.
- Kinderen hebben een langere reactietijd. Ze hebben meer tijd nodig om informatie te combineren en te verwerken dan volwassenen. Complexe verkeerssituaties, zoals een rotonde of links af slaan) kosten hen veel hoofdbrekens.
- Tot het 14de jaar ontwikkelt de fietsvaardigheid zich. Vooral het combineren van taken (bijvoorbeeld omkijken, hand uitsteken en voorsorteren) vereist veel oefening.

Dit alles betekent dat kinderen zich op straat vaak onvoorspelbaar en verre van volmaakt gedragen: ze duiken onverwacht op, rennen in hun spel plotseling de weg over en verlenen niet altijd voorrang als dat eigenlijk wel zou moeten. Fietsende kinderen kunnen opeens uitwijken en slaan soms zonder richting aan te geven af.

Bij de inrichting van een kindvriendelijke straat moet de ontwerper dus rekening houden met deze beperkingen en bijzondere eigenschappen van kinderen. Wat dit concreet kan betekenen, komt aan de orde in hoofdstuk 6 en 10.

1.4 Hoe gevaarlijk is de straat?

Buiten spelen en op straat spelen is gezond maar kan ook de nodige risico's met zich meebrengen. De angst van ouders voor bijvoorbeeld een verkeersongeval is reëel, maar tegelijk is enige relativisering op zijn plaats: het aantal ongevallen in de privé-sfeer (in huis) is over alle leeftijdsgroepen ongeveer drie keer zo groot als in het verkeer.

1.4.1 Risicocijfers

RIVM-gegevens op het internet (http://www.rivm.nl/vtv/object_document/o4544n18632.html) laten de volgende cijfers zien voor medische behandeling wegens letsel en de gewelddadige doodsoorzaken voor de periode 1999-2003 gemiddeld per jaar voor de gehele Nederlandse bevolking.

Type	Medisch behandeld	%	Dood	%
Privé (thuis)	730.000	30	2300	45
Sport	780.000	35	12	
Arbeid	160.000		83	
Verkeer	260.000	15	1000	20
Zelfbeschadiging			1500	
Geweld			200	
<i>Totaal</i>	<i>2.000.000</i>	<i>100</i>	<i>5100</i>	<i>100</i>

De cijfers zijn niet voor alle leeftijden gelijk: voor kinderen is de kans op lichamelijk letsel bij privé-ongevallen het grootst, en vele malen groter dan het verkeer. Op straat is - voor alle leeftijden - het verkeer wel weer 5x vaker een doodsoorzaak dan een geweldsdelict: de sociale onveiligheid wordt nogal eens groter voorgesteld dan het gevaar van het verkeer.

1.4.2 Leren omgaan met risico's

Een tweede kanttekening bij 'gevaar' is dat opgroeien zonder risico's een illusie is. 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 hem 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.

1.5 Recht op speelruimte

Het Verdrag van de Rechten van het Kind is in 1989 aangenomen door de Verenigde Naties en ook door Nederland geratificeerd. In het verdrag staat een aantal artikelen dat relevant is in verband met spelen in de openbare ruimte. *Artikel 15* kent kinderen het recht toe om vrij om te gaan met anderen. In *artikel 24* staat dat kinderen recht hebben op de best mogelijke gezondheid. En *artikel 31* stelt dat staten die partij zijn in het Verdrag het recht van het kind erkennen op rust, ontspanning en vrije tijd, op deelneming aan spel en recreatieve bezigheden, passend bij de leeftijd van het kind, en op vrije deelneming aan het culturele en artistieke leven. Het recht op participatie is vastgelegd in *artikel 12*. Hierin staat dat kinderen het recht hebben op vrije meningsvorming en -uiting. De mening van kinderen moet worden gehoord in alle gerechtelijke en bestuurlijke procedures die het kind betreffen.

Deze verdragsartikelen vormen een juridische en morele basis voor het recht op speelruimte en (zelfstandige) mobiliteit van de jeugd. Het Kinderrechtenverdrag is een uitstekend vertrekpunt voor een beleidsvisie op jeugd, spelen, mobiliteit en openbare ruimte.

Recht op speelruimte? (foto: EK)



2. Straatspeeldag en speelstraatdag

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.

2.1 De Straatspeeldag

De Straatspeeldag is een activ vorm die twintig jaar geleden is bedacht door de toenmalige pressiegroep Stop de Kindermoord en die in 2006 voor de 17^{de} maal is georganiseerd door 3VO/VVN. Uitgangspunt van de Straatspeeldag is de overtuiging dat 'de straat er is voor iedereen, dus ook voor kinderen'.

2.1.1 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 3000 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. Hun ouders vinden het verkeer zo bedreigend, dat zij hun kinderen liever veilig thuis 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.

2.1.2 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 voorpaginanieuws in de regionale en landelijke kranten. In 2007 is de Straatspeeldag inmiddels toe aan haar 17^{de} editie. De landelijke organisatie ligt sinds 2000 bij 3VO/VVN.

1 ^e Straatspeeldag	1986	enkele tientallen groepen.
	1994	585 groepen
	1996	820 groepen
10 ^{de}	1999	1.280 groepen
	2002	1.400 groepen
17 ^{de}	2006	1.175 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.

2.1.3 Effecten

Kinderen Voorrang, en later 3VO, doet ieder jaar onderzoek onder de deelnemende groepen van de Straatspeeldag. Centrale vraag is daarbij steeds welk effect de Straatspeeldag volgens hen heeft. Uit 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 3VO uitvoerde onder de deelnemers aan de Straatspeeldag in 2006 blijkt dat de Straatspeeldag voor veel deelnemers inmiddels een vertrouwde activiteit is geworden. Maar liefst driekwart van de groepen geeft aan reeds eerder aan de Straatspeeldag te hebben meegedaan. En 60% 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' (60%) en 'straat moeilijk of onmogelijk over te steken voor kinderen' (58%). Bijna de helft van de deelnemers heeft met de gemeente afgesproken om in gesprek te gaan over de verkeersproblemen in de buurt. En bijna een derde heeft van de gemeente de toezegging dat hun problemen zullen worden aangepakt.

Koningin Beatrix opent de 10de Straatspeeldag (foto: KV)



2.1.4 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.

2.2 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'.

2.2.1 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 vervolgens vier tot acht maal een Speelstraat organiseren op woensdag, vrijdag of zaterdag.

2.2.2 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. Dit gebeurt bijvoorbeeld in de Hof van Zilverlicht in Delft.

Het overdag auto- en parkeervrij houden van (delen van) straten is voor veel straten een reële optie. Formeel 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 Childstreet)



(foto: EK)

3. Evaluatie straatspeeldag

De Straatspeeldag is een jaarlijks terugkerend actiemoment waarop aandacht gevraagd wordt voor de problemen die kinderen ondervinden met het verkeer. De jaarlijkse evaluatie hiervan biedt hiervoor enige cijfers.

3.1 Straatspeeldag 2005

VVN (3VO) voert jaarlijks onder de deelnemers van de Straatspeeldag onderzoek uit naar de verkeersveiligheid in relatie tot het spelen op straat. Aan de Straatspeeldag 2005 deden 950 groepen mee en het aantal geretourneerde evaluatieformulieren bedroeg 463 (49%).

Op grond van dit 3VO-onderzoek onder de deelnemers van de Straatspeeldag 2005 blijkt dat kinderen gemiddeld vanaf 5,4 jaar zelfstandig buiten mogen spelen. Er is daarbij een duidelijke relatie waarneembaar tussen de leeftijd en de geldende snelheidslimiet voor het autoverkeer.

Leeftijd waarop kinderen alleen buiten mogen spelen:

Erf (15 km)	4,3 jaar
30 km zonder problemen	5,2 jaar
30 km gemiddeld	5,4 jaar
30 km met problemen	5,7 jaar
50 km	5,9 jaar

Het persbericht van 1 november 2005 (30-km straten vaak onveilig voor kinderen), waarin 3VO dit onderzoek naar buiten brengt, haalt bijzonder veel publiciteit, waaronder het NOS-nieuws en teletekst. 3VO roept gemeenten op vooral door te gaan met de aanleg van 30 km/u gebieden, maar te stoppen met de slechte inrichting ervan. Woonwijken zijn er primair voor mensen, niet voor auto's. Het zijn plekken waar voetgangers, fietsers en spelende kinderen ruim baan moeten krijgen. Uit het genoemde onderzoek komen 15-km straten duidelijk als het veiligst naar voren. Op grond hiervan is ervoor gekozen om tijdens de Straatspeeldag 2006 nader onderzoek te doen naar de kindvriendelijkheid van straten en ook te starten met het gebruik van KiSS, de Kinder Straat Scan.

3.2 Straatspeeldag 2006 in Haaglanden

In 2006 is voor het eerst het meetinstrument KiSS toegepast door deelnemers aan de Straatspeeldag. Hieronder is een overzicht opgenomen van de plaatsen in Haaglanden waar de SSD heeft plaatsgevonden met het aantal deelnemers aan de Straatspeeldag. In de derde kolom staat het aantal straten per plaats waar KiSS is uitgevoerd. De resultaten van de gemeten straten zijn opgenomen in hoofdstuk 4 (14 deelnemers aan de SSD en 6 andere straten).

Aanmeldingen SSD2006 in Haaglanden

	<i>aantal straten</i>	<i>Met KiSS meting</i>
Delfgauw	2	
Delft	7	3
Den Haag	21	5
Honselersdijk	1	
Leidschenveen	1	
Rijswijk	6	
Voorburg	4	3
Wateringen	4	3
<i>Haaglanden</i>	<i>46</i>	<i>14</i>

3.3 Landelijke KiSS-resultaten

Behalve de 20 metingen in Haaglanden is KiSS ook landelijk ingezet in de aanloop naar de 3VO-Straatspeeldag 2006 om een eerste indruk te krijgen hoe het met de kindvriendelijkheid van straten in Nederland is gesteld.

De metingen zijn verricht in steden en dorpen van diverse grootte (van Den Haag tot Bladel) en in diverse delen van het land (van Zeeland tot Friesland en Limburg).

Hieronder een overzicht van de aantallen:

	<i>erf</i>	<i>30km</i>	<i>50km</i>	<i>totaal</i>
Haaglanden	4	10	6	20
Buiten Haaglanden	7	7	10	24
Landelijk	11	17	16	44

Belangrijkste uitkomsten en conclusies:

- Het is niet best gesteld met de kindvriendelijkheid van de onderzochte straten. Het gemiddelde van de scores op alle 6 factoren in alle straten tezamen is: 47 (op een schaal van 0 tot 100);
- Erven scoren gemiddeld beter dan 30 en 50 km-straten:
totaalscore erven: 63,7
totaalscore 30 km: 47,3
totaalscore 50 km: 35,9
- Ook de scores per onderdeel tonen aan dat erven een betere omgeving voor kinderen bieden dan 30 en 50 km/u-straten (zie tabel en de figuur op de volgende pagina).

Overzicht uitkomsten KiSSmetingen per snelheidslimiet

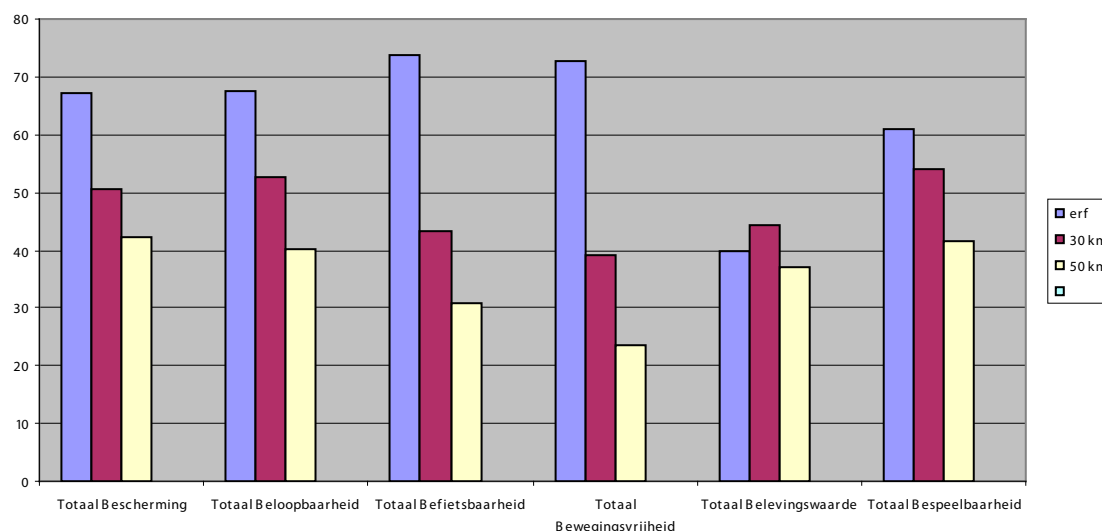
	<i>erf</i>	<i>30km</i>	<i>50km</i>
Totaal Bescherming	67,3	50,5	42,4
Totaal Beloopbaarheid	67,6	52,5	40,1
Totaal Befietsbaarheid	73,7	43,3	30,7
Totaal Bewegingsvrijheid	72,7	39,0	23,6
Totaal Belevingswaarde	39,8	44,5	37,1
Totaal Bespeelbaarheid	61,1	54,1	41,4
<i>Totaal Kindvriendelijkheid</i>	<i>63,7</i>	<i>47,3</i>	<i>35,9</i>

Straatspeeldag 2006 in het Bezuidenhout in Den Haag.

(foto: Geneviève Ruocco)

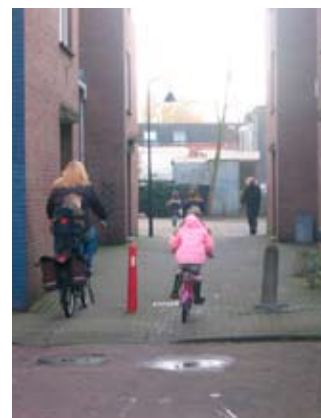


Uitkomsten KiSSmetingen per snelheidslimiet



- De hoogste score is 73,7 voor de befietsbaarheid van erven.
- De laagste score is voor de bewegingsvrijheid in 50 km-straten. De rijbaan vormt daar waarschijnlijk een flinke barrière voor kinderen.
- Uiteraard moet niet te veel nadruk worden gelegd op de absolute hoogte van de scores. Het onderlinge verschil tussen de diverse categorieën straten is veel interessanter.
- Erven scoren op alle onderdelen het best, m.u.v. de belevingswaarde. De relatief lage belevingswaarde in erven wordt niet veroorzaakt door een enkele uitschieter omlaag. De spreiding van de scores is groot (laagste score is 10 en hoogste score is 70). Ongeveer de helft van de erven scoort op dit onderdeel laag (10 – 26 punten) en de andere helft redelijk hoog (51 – 70 punten).
- Opvallend laag is ook de score voor befietsbaarheid van 50 km/u straten. Hoogstwaarschijnlijk heeft dat te maken met het ontbreken van veilige, vrijliggende fietsvoorzieningen, die eigenlijk wel nodig zijn op veel 50 km/u-straten. Met name de 50 km-straten zonder fietspaden scoren slecht.
- Binnen de groep 30 km-straten is gekeken naar een verschil in score tussen straten waar maximaal 30 km/u wordt gereden (< 30) en straten waar te hard wordt gereden (30 +); dit zijn veelal sober ingerichte 30 km-straten. Hieronder de KiSS-score per snelheidslimiet:

	Erf	< 30	30 +	50
Bescherming	67	55	42	42
Beloopbaarheid	68	55	47	40
Befietsbaarheid	74	46	39	31
Bewegingsvrijheid	73	48	22	24
Belevingswaarde	40	42	49	37
Bespeelbaarheid	61	55	53	41



Een eenvoudige oplossing voor het autoluw maken van straten. Uit de enquête blijkt dat een knip in de straat vaak mogelijk is.
(foto's: EK)

3.4 Verkeersveiligheid voorwaarde voor gebruik openbare ruimte

Na afloop van de Straatspeeldag 2006 is weer de gebruikelijke enquête gehouden. Het formulier en de resultaten zijn in bijlage opgenomen. Naar aanleiding van de resultaten van de landelijke enquête is het onderstaande persbericht is uitgegaan.

Persbericht 12 oktober 2006

Verkeersveiligheid is een belangrijke voorwaarde voor bewoners van een woonwijk om optimaal gebruik te kunnen maken van de openbare ruimte in hun omgeving. Dit blijkt uit de jaarlijkse enquête van de Nationale Straatspeeldag van Veilig Verkeer Nederland. De resultaten zijn vandaag gepresenteerd tijdens de jaarlijkse "Dag van de Openbare Ruimte" (in het Eureco Expo Center) in Houten.

Kindvriendelijkheid

Uit de Nationale Straatspeeldag-enquête blijkt dat de straat meer ruimte moet bieden aan kinderen om buiten te spelen. In de meeste woonwijken in Nederland is dit echter nog steeds niet het geval en blijft verkeersonveiligheid een belangrijke bron van zorg. Bewoners blijven dan ook aandringen op een lagere snelheidslimiet en verbetering van de inrichting van hun straat, zodat de woonwijken weer leefbaar en kindvriendelijker worden.

Meer dan de helft (53,5%) van de respondenten van de Nationale Straatspeeldag wil een lagere snelheidslimiet in de straat. Eén op de drie wil een woonerf (27%) of een autovrije omgeving (6%). Daarnaast blijkt uit de dit jaar voor het eerst gebruikte KinderStraatScan (KiSS) dat het niet best is gesteld met de kindvriendelijkheid van de onderzochte straten. Woonerven voldoen het beste aan de opgestelde eisen voor kindvriendelijkheid. KiSS is een methode om de kindvriendelijkheid van straten te bepalen.

Politiemonitor

Deze recente cijfers van Veilig Verkeer Nederland zijn in lijn met de Politiemonitor Bevolking (2005), waaruit blijkt dat te hard rijden de meest gesignaleerde vorm van verkeersoverlast is in de eigen woonbuurt. Ruim 44 procent van de inwoners van Nederland beschouwt te hard rijden als een probleem dat vaak in de buurt voorkomt, zo blijkt uit de Politiemonitor.

Mobiliteit

De resultaten tonen nog eens aan dat de zelfstandige mobiliteit van ouderen en kinderen in Nederland in gevaar is en de verkeersonveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers groot blijft. Mede daardoor neemt dagelijks 29% van de 65- tot 75-jarigen geen deel aan het verkeer. Bij de 75-plussers is dit bijna 50%. Het aantal spelende kinderen in woonwijken is gehalveerd. Steeds meer kinderen worden met de auto naar school gebracht en gehaald. Veilig Verkeer Nederland vindt dat deze ontwikkelingen moeten worden gekeerd. En dat kinderen en ouderen op een veilige manier gebruik moeten kunnen maken van de openbare ruimte.



3.5 Enquête resultaten voor Haaglanden

Dankzij de medewerking van het landelijk bureau van 3VO-VVN kon het landelijk onderzoek SSD2006 ook toegepast worden op het stadsgewest Haaglanden. Een aantal in dit verband meer relevante resultaten is hieronder opgenomen. Alle landelijke resultaten staan in de bijlage.

Mate van deelname SSD en enquête.

	aantal SSD-groepen	Respons enquête	%
Haaglanden	46	24	52
Landelijk	1175	500	43

Geldende snelheidslimiet

	erf	30 km/u	50 km/u
Haaglanden	5 %	67 %	28 %
Landelijk	6 %	64 %	29 %

Eigenschappen trottoir

	aanwezig	te smal	afwezig
Haaglanden	76 %	19 %	5 %
Landelijk	69 %	14 %	17 %

Oversteken door kinderen

	onmogelijk	Moeilijk	eenvoudig
Haaglanden	5 %	65 %	30 %
Landelijk	3 %	55 %	42 %

Speelgelegenheid voor kinderen

	voldoende	Te weinig	geen
Haaglanden	43 %	39 %	17 %
Landelijk	41 %	43 %	17 %

Lagere snelheidslimiet in de straat gewenst?

	Ja, autovrij	Ja, 15	Ja, 30	limiet is goed
Haaglanden	0 %	37 %	13 %	50 %
Landelijk	6 %	26 %	22 %	47 %

Is een knip in de straat mogelijk?

	Ja	Nee
Haaglanden	36 %	64 %
Landelijk	59 %	41 %

Hebt u aandacht in de krant gekregen

	Ja	Nee
Haaglanden	39 %	61 %
Landelijk	50 %	50 %

Hebt u de problemen in uw straat onder de aandacht van de gemeente kunnen brengen?

	Ja	Nee
Haaglanden	29 %	71 %
Landelijk	34 %	66 %

4. Van KiSS1 naar KiSS2

4.0 Inleiding

KiSS1 was een eerste poging om het begrip kindvriendelijkheid van een straat meetbaar te krijgen. Hiertoe zijn zes aspecten vastgesteld die elk door middel van een aantal indicatoren een waarde krijgen. Dit is een gebruikelijke manier om lastige begrippen meetbaar te krijgen. KiSS1 is toegepast bij een twintigtal straten in Haaglanden en die resultaten zijn besproken tijdens de internationale conferentie Childstreet2005.

Op grond van een evaluatie is vervolgens de nieuwe versie KiSS2 ontwikkeld en deze is in het kader van de Straatspeeldag in het voorjaar van 2006 in en buiten Haaglanden toegepast. Als bijlage is in deze publicatie een volledig ingevuld KiSS2 formulier opgenomen. Om de vergelijking gemakkelijker te maken is, net als bij KiSS1, de Heemstrastraat in Delft voor gekozen.

4.1 De evaluatie als basis

De resultaten van de evaluatie van KiSS1 zijn uitgebreid beschreven in 'Een KiSS voor Childstreet'. Omdat er na de afronding van deze evaluatie slechts een korte tijd (circa een maand) beschikbaar was voor het ontwikkelen van de nieuwe versie van KiSS, zijn vooral die punten aangepakt waar binnen die beperkte tijd goede verbeteringen gerealiseerd konden worden. Dat heeft er bijvoorbeeld toe geleid dat bespeelbaarheid, ondanks het feit dat dit aspect het minst goed spoorde met onze subjectieve inschattingen, (nog) geen fundamentele veranderingen heeft gehad.

4.2 De drie belangrijkste verschillen tussen KiSS1 en KiSS2

a. Vormgeving in twee versies

KiSS1 was alleen beschikbaar als een Excelblad (omvang 10 blz), van KiSS2 bestaan twee versies. Allereerst een versie in MSWord (14 blz) met meer commentaar voor gebruik op straat. In deze uitgebreidere versie zijn de bladzijden met toelichting gescheiden van de invoerbladen. Daarnaast is er een beknopte (zonder uitleg) Excelversie (10 blz) voor de verwerking van de meetresultaten.

b. Een algemeen deel in het begin

Een aantal metingen die op verschillende plekken in het formulier weer terugkomen is in het begin van het formulier geplaatst. Dat betreft zaken als snelheid en intensiteit.

In dit algemene deel is ook opgenomen een serie metingen over ruimtegebruik. Deze metingen worden nu nog niet verwerkt in de puntentelling, omdat meer onderzoek nodig is naar de invloed van het ruimtegebruik op de verschillende aspecten van kindvriendelijkheid. Toch worden de resultaten wel al vast verzameld om de kennis in deze te vergroten. Wellicht zal dan duidelijker worden welke randvoorwaarden ten aanzien van ruimtegebruik gelden om een bepaalde mate van kindvriendelijkheid te kunnen bereiken. Mogelijke toepassingen zijn een cijfermatige onderbouwing bij bestudering van zaken als verblijfsstraten met relatief weinig verblijfsruimte en 50km straten met wel parkeerruimte maar geen ruimte voor fietspaden

(foto: EK)



c. Herziening befietsbaarheid

De grootste inhoudelijke herziening is gebeurd bij befietsbaarheid. In KiSS1 was, niet alleen bij het aspect beloopbaarheid, maar ook bij het aspect befietsbaarheid, groot gewicht toegekend aan het oversteken dwars op de straat. 60% van de maximum score voor befietsbaarheid werd daardoor bepaald. Uit de evaluatie bleek echter dat de andere indicatoren daardoor onderbelicht bleven en dat de resultaten voor het aspect befietsbaarheid (gemiddeld rapportcijfer 7,5) wel erg gunstig afstaken tegenover de resultaten voor de vijf andere aspecten (gemiddeld 5,2). Hierdoor spoorde het KiSS1 resultaat soms (b.v. Paul Krugerlaan, score 8,0) slecht met het intuïtieve oordeel (score 4,0) van het team dat KiSS heeft ontwikkeld. Terwijl er, naar hun mening, aan de befietsbaarheid van de betrokken straten nog veel verbeterd zou kunnen en moeten worden.

4.3 Het proces chronologisch

Na de afrondende evaluatie door het KiSS-team, is in februari 2006 hard gewerkt aan de ontwikkeling van KiSS2 en kon deze versie op 28 februari aan 3VO worden aangeboden. Dat was nodig, want op woensdag 15 maart vond een landelijke gebruikerstraining plaats in Amersfoort. Na een korte inleiding over het doel en de opzet van KiSS zijn de deelnemers in drie groepjes uiteengegaan om KiSS toe te passen op een paar straten in de oude binnenstad van Amersfoort. Een groepje heeft KiSS toegepast op 't Zand', een vrij brede straat met grote bomen en enkele monumentale gebouwen. De twee andere groepjes hebben vanaf verschillende kanten de straat 'Teut' beoordeeld, een woonstraat met wisselend profiel die toegang geeft tot een plein met parkeerruimte voor een theater/vergadercentrum. Beide straten passen, qua verkeerscirculatie, goed binnen een 30 km-gebied, hoewel ze er, qua straatbeeld, meer als 50 km-straten uitzien.

Het bleek dat de deelnemers, medewerkers en vrijwilligers van 3VO die over het algemeen enige ervaring hadden in het beoordelen van verkeerssituaties, weinig moeite hadden met de formulering van de vragen. Ook ging het invullen van de vragenlijsten redelijk vlot. Wel ontstond zo af en toe discussie over de waardering (zoals: Kun je hier op de rijbaan voetballen of is er teveel verkeer? en Is voldoende aandacht gevraagd voor het zijstraatje waar voetgangers en fietsers uit kunnen komen?). Bovendien gaf het invullen van KiSS aanleiding tot discussies over de mogelijkheden om straten vriendelijker en veiliger in te richten. Door het landelijk bureau van 3VO is vervolgens KiSS2 landelijk uitgezet ter voorbereiding van de straatspeeldag. De ambitie was om per provincie in minimaal 2 gemeenten metingen te verrichten in 2 keer een woonerf, 2 keer een 30 km-straat en twee keer een 50 km-straat in een woonwijk. Verder was het gewenst dat een van deze straten zou meedoen aan de Straatspeeldag. De deelnemers werden uitgenodigd om de resultaten (liefst elektronisch) uiterlijk 15 mei naar het landelijk bureau op te sturen opdat deze nog tijdig verwerkt zouden kunnen worden. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in hoofdstuk 3.

De metingen voor de provincie Zuid Holland werden uitgevoerd binnen Haaglanden, en wel in de gemeenten Den Haag en Delft. Daarnaast werden in Haaglanden aanvullend metingen uitgevoerd van straten in Wateringen en Leidschendam-Voorburg, die zich hadden aangemeld voor de 3VO-Straatspeeldag. Hieronder een overzicht van de meetresultaten in Haaglanden. De nieuwe versie van KiSS werd ook in maart door het CROW toegevoegd aan de website van IKS. (www.crow.nl/iks) Een maand later, vrijdag 14 april, kwam de Engelstalige versie

van KiSS2 beschikbaar en is deze vervolgens op de Engelstalige website van childstreet geplaatst. (www.urban.nl/childstreet2005)

Een week later, op donderdag 20 april werd het eerste exemplaar van het boekje "Een KiSS voor Childstreet" aangeboden aan Luc Veeger van 3VO. Hierin onder andere een uitgebreide beschrijving van KiSS1, het ontwerp, de praktijk en de evaluatie. Enkele dagen later werd het boekje tijdens het nationaal verkeersveiligheidscongres (NVVC) door de nieuwe voorzitter van 3VO, Bruno Bruins aangeboden aan verkeersminister Karla Peijs. Om het gedachtegoed van KiSS en Childstreet landelijk verder te verspreiden werd direct al voor 3VO een bijdruk gemaakt, die begin september samen met de nieuwe naam voor 3VO (Veilig Verkeer Nederland) aan de VNG in Den Haag werd aangeboden en vervolgens naar alle nieuwe gemeentebesturen verspreid werd.



De resultaten van de conferentie Childstreet2005 zijn vastgelegd in een boek met CDRom en worden landelijk verspreid door VVN. (foto: MK)

Dinsdag 17 oktober is KiSS2 gepresenteerd op de derde internationale conferentie van de Child Friendly Cities in Stuttgart.

	deelnemer straatspeeldag	cat	sch	loo	fie	vrij	lev	spe	gem	
1	J	erf	7,2	7,1	8,6	6,7	5,3	3,9	6,5	D-Bleijswijkstraat
2	N	50	5,6	7,2	4,9	4,6	4,0	5,2	5,3	D-Heemstra
3	N	50	3,6	4,3	2,4	0,9	2,4	3,0	2,8	D-HdeGroot
4	J	30	7,4	7,0	8,3	7,3	5,3	4,4	6,6	D-Kanaalweg
5	J	30	4,9	5,7	3,6	6,0	4,1	7,4	5,3	D-Kloosterkade
6	N	erf	7,1	7,1	8,2	7,6	7,0	7,4	7,4	D-Klooster-erf
7	N	50	3,2	3,2	0,2	1,0	1,0	1,2	1,6	D-Nassaulaan
8	J	erf	6,7	6,3	6,4	7,0	5,1	5,4	6,2	H-Boddaer
9	J	30	5,8	6,3	4,1	3,5	2,6	6,1	4,7	H-Elleboog
10	J	50	5,7	7,1	4,6	6,0	4,5	6,1	5,7	H-Hattum
11	N	erf	5,7	6,5	6,5	5,3	2,5	3,9	5,1	H-Hulshorst
12	N	50	4,3	4,6	2,0	1,0	3,4	3,6	3,2	H-Kruger
13	J	50	3,5	4,5	2,4	1,0	6,0	5,7	3,9	H-Patrijs
14	J	30	4,8	6,9	5,3	4,1	1,0	4,1	4,4	H-VLimburg Stirum
15	J	30	4,5	5,4	4,6	5,0	6,0	5,8	5,2	V-DrBeguinaan
16	J	30	5,0	6,1	4,8	3,5	3,8	6,4	4,9	V-Faukenbergestraat
17	J	30	6,2	5,2	6,8	4,0	2,8	3,5	4,8	V-Vrijburgstraat
18	J	30	5,4	5,9	5,7	5,0	4,5	5,1	5,3	W-Kruisbalk
19	J	30	4,2	5,5	5,5	4,0	2,0	2,7	4,0	W-Poels-Schaapman
20	J	30	4,2	5,6	4,1	3,5	4,8	7,5	5,0	W-Zonneblok

Gemiddelde		5,3	5,9	5,0	4,4	3,9	4,9	4,9
Stdev		1,3	1,1	2,2	2,1	1,7	1,7	1,4
Mediaan		5,2	6,0	4,9	4,4	4,1	5,2	5,0
Maximaal		7,4	7,2	8,6	7,6	7,0	7,5	7,4
Minimaal		3,2	3,2	0,2	0,9	1,0	1,2	1,6
Spreiding		4,2	4,0	8,4	6,7	6,0	6,3	5,8
	cat	sch	loo	fie	vrij	lev	spe	gem

Lijst met gebruikte afkortingen

cat- categorie	vrij- Bewegingsvrijheid	D- Delft
sch- Bescherming	lev- Belevingswaarde	H- Den Haag
loo- Beloopbaarheid	spe- Bespeelbaarheid	V- Voorburg
fie- Befietsbaarheid	Stdev- Standaarddeviatie	W- Wateringen

4.4 Het overzicht van het Kiss2-formulier

Algemeen

Dit begint met algemene vragen, de eerste twee betreffen de snelheid (alg 1) en de intensiteit (alg 2) van het verkeer. Antwoorden op deze vragen worden op meerdere plekken verderop in het formulier gebruikt. Vervolgens komen twee vragen over het dwarsprofiel van de straat. Deze twee vragen bieden de mogelijkheid tot vervolgonderzoek over het gebruik van de openbare ruimte voor de functies verkeer, parkeer en verblijf. (Evaluatiepunten f, g, h, i, j, l, m)

Bescherming

In sociale veiligheid (40 punten) zijn geen veranderingen aangebracht. Bij verkeersveiligheid (60 punten) is een wijziging aangebracht in de indicator snelheid (30 punten). De officiële snelheidslimiet wordt nu ook meegewogen (10 punten), in de resterende 20 punten voor de feitelijke snelheid is een verfijning aangebracht.

Beloopbaarheid

Oversteekbaarheid (60 punten)

Bij KiSS1 werd de oversteekbaarheid bij een feitelijke snelheid minder dan 30 km/uur altijd gewaardeerd met 40 punten, terwijl bij hogere feitelijke snelheden de punten afhangen van de complexiteit van het oversteken. (bv plateau, breedte).

Bij Kiss2 wordt maximaal 20 punten toegekend op grond van feitelijke snelheid en maximaal 10 punten op grond van intensiteit. De resterende 30 punten hangen af de complexiteit van het oversteken. (evaluatiepunt a)

Befietsbaarheid

De afhankelijkheid van het onderdeel oversteekbaarheid van het aspect beloopbaarheid is teruggebracht van maximaal 60 punten naar maximaal 30 punten. Op deze manier waren 30 punten meer beschikbaar voor het beoordelen van de kwaliteit van de voorzieningen in de richting van de straat. (aspecten, zaken, dimensies) Hierbij wordt niet meer automatisch 40 punten toegekend bij het fietsen op de rijbaan bij feitelijke snelheden beneden 30 km/h, maar er is met name een verfijning aangebracht bij het fietsen op de rijbaan.

Bewegingsvrijheid

Bij Kiss2 worden geen punten meer toegekend bij feitelijke snelheden boven de 30 km/uur. Onveranderd is maximaal 25 punten voor geen last van parkeren. De verdeling van de resterende 75 punten is afhankelijk van de feitelijke snelheid (wel of niet minder dan 15 km/uur), de intensiteit en de barrières.

Belevingswaarde

Marginale veranderingen

(twee 5-punten vragen samengevoegd)

Bespeelbaarheid

Hierbij is tijdens de evaluatie van KiSS1 geconstateerd dat de KiSS volgorde van straten slecht spoort met de subjectieve beoordeling door het ontwerpteam. (correlatie 0,48). Tijdens de herziening naar KiSS2 zijn slechts kleinere aanpassingen uitgevoerd. Of dit leidt tot betere resultaten moet afgewacht worden. Mogelijk kan de ontwikkeling van KiSSjr tot inspiratie om dit aspect te verbeteren. Hieronder de aanpassingen voor KiSS2

Veranderingen in de onderlinge gewichten van de delen

Straatvuil	van 20p	naar 5p
Breedte trottoir	van 10p	naar 15p
Spelaspecten	van 40p	naar 50p
Spelplek <100m	van 10p	naar 15p
Spelplek <300m	van 20p	naar 15p

4.5 Befietsbaarheid en de ontwerpwijzer fietsverkeer

4.5.1 De nieuwe ontwerpwijzer fietsverkeer.

April 2006 is de nieuwe Ontwerpwijzer fietsverkeer verschenen (ISBN: 90 6628 469 2). De voorganger dateerde van 1993 en dat betekende dat herziening en aanpassing aan de Duurzaam Veilig ontwikkeling inmiddels nodig was. Daarnaast gaat het Fietsberaad de "Beleidwijzer fietsverkeer" uitbrengen Samen moeten deze publicaties de basis voor het ontwikkelen en uitvoeren van fietsvriendelijk verkeersbeleid zijn.

Na enkele inleidende hoofdstukken is de kern van de publicatie de hoofdstukken vijf en zes. Hoofdstuk 5 behandelt de wegvakken en hoofdstuk 6 de kruispunten. Deze beide hoofdstukken zijn steeds aan het eind voorzien van voorzieningenbladen, concrete uitwerkingen van verkeersoplossingen op straat.

4.5.2 Verschillen tussen KiSS en de ontwerpwijzer.

Na het verschijnen van de nieuwe 'ontwerpwijzer fietsverkeer' is KiSS vergeleken met deze ontwerpwijzer. Een belangrijk verschil is de doelgroep, voor wie wordt er ontworpen. De nieuwe ontwerpwijzer fietsverkeer ontwerpt voor de gemiddelde Nederlandse fietser, terwijl bij het aspect befietsbaarheid in KiSS wordt uitgegaan van de (gemiddelde) 10-jarige fietser. Het is dan ook niet vreemd dat de oversteekbaarheid van een straat in de dwarsrichting als alternatief voor het moeilijke linksafslaan bij KiSS een rol speelt. Verder richt KiSS zich alleen op het fietsen binnen de bebouwde kom. De solitaire fietspaden uit de ontwerpwijzer, veelal buiten de kom doen niet me. Wel schenkt KiSS aandacht aan de vrijliggende parallelle fietspaden die vereist worden bij menging bij een maximum snelheid van 50 km/h. Maar er zijn nog meer verschillen die met het bovenstaande samenhangen. Kinderen van 10 jaar zullen niet snel harder fietsen dan stapvoets (15 km/h), terwijl voor de volwassen fietser een kruissnelheid van zo'n 23 km per uur eerder een gemiddelde is. Het zogenaamde veilige maximum van 30 km/h van het overige verkeer is voor de jeugdige fietser al knap hard.



KiSS beoordeelt de fietsvoorzieningen van uit het perspectief van kinderen. Stapvoets (maximaal 15 km per uur) is hun fietssnelheid. (foto: EK)

4.5.3 Indicatoren voor befietsbaarheid bij KiSS

- dwarsbeweging maximaal 30 punten (links af te voet)
- langsbeweging maximaal 70 punten, hierbij zijn er twee mogelijkheden, namelijk fietsen op de rijbaan en fietsen op fietspad.

Hieronder is in beide situaties aangegeven de verdeling van de punten.

<i>fietsen op de rijbaan (verdeling maximum aantal punten)</i>	
feitelijke snelheid / fietsstrook	30
officiële snelheidslimiet	10
aantal passerende auto's en bromfietsen	10
parkeren niet toegestaan	10
fout parkeren	10

<i>fietsen op afzonderlijk (brom)fietspad (verdeling maximum aantal punten)</i>	
wel/niet bromfietser	15
breedte	15
afscheiding portieren	10
zichtbaarheid	15
kruisingen op plateau	15

Onze te meten straatdelen zijn vergelijkbaar met de wegvakken bij de ontwerprijder.

In hoofdstuk vijf (wegvakken) wordt gesteld dat op gebiedsontsluitingswegen specifieke fietsvoorzieningen gewenst zijn en dat bij erftoegangswegen speciale fietsvoorzieningen in principe niet nodig zijn. Daaraan wordt toegevoegd dat binnen dit uitgangspunt verschillende nuanceringsmogelijkheden zijn.

Op blz 108 wordt vervolgd dat, zowel fietsstroken als fietspaden voorkomen op erftoegangswegen (30) als gebiedsontsluitingswegen (50). Die situatie is hieronder in een tabel weergegeven.

	<i>Fietsstrook op rijbaan</i>	<i>Vrijliggend fietspad</i>
Erftoegangsweg	Soms wel, soms niet	Soms wel, soms niet
Gebiedsontsluitingsweg	Soms wel, soms niet	Soms wel, soms niet

4.5.4 Aanbevelingen van uit KiSS.

- type 30
Binnen de kom in principe maximaal 30 km/h
- type 50
Veel nadrukkelijker eisen stellen aan 50 km wegen bibeko (fietspad)
- type 15
Vaker toepassen van stapvoets binnen de bebouwde kom, de snelheid van jeugdige en andere minder vaardige fietsers.

4.6 Een eerste evaluatie van KiSS2

Allereerst zijn hieronder de overzichten opgenomen van de resultaten bij twee straten gemeten met KiSS1 en KiSS2. Zoals verwacht zijn de resultaten voor befietsbaarheid flink lager geworden en zijn nu beter passend bij ons intuïtieve oordeel. Ook bij beloopbaarheid zijn de resultaten wat lager uitgevallen. Dat hangt samen met de verandering dat niet meer automatisch bij straten waar de feitelijke snelheid minder is dan 30 km/h, 40 punten worden toegekend voor de oversteekbaarheid.

Paul Krugerlaan -Den Haag

	<i>KiSS1</i>	<i>KiSS2</i>	<i>Vershil</i>
Bescherming	5,8	4,3	1,5
Beloopbaarheid	6,5	4,6	1,9
Befietsbaarheid	8,0	2,0	6,0
Bewegingsvrijheid	2,0	1,0	1,0
Belevingswaarde	3,4	3,4	0,0
Bespeelbaarheid	3,9	3,5	0,4



foto: (EK)

Heemstrastraat -Delft

	<i>KiSS1</i>	<i>KiSS2</i>	<i>Vershil</i>
Bescherming	6,1	5,6	0,5
Beloopbaarheid	9,4	7,2	2,2
Befietsbaarheid	10,0	4,9	5,1
Bewegingsvrijheid	4,6	4,6	0,0
Belevingswaarde	4,5	4,0	0,5
Bespeelbaarheid	5,5	5,2	0,3



(foto: EK)

4.7 Resultaten ruimtegebruik

4.7.1 Resultaten ruimtegebruik bij KiSS1

Op grond van meetresultaten KiSS1 (zie KiSS voor childstreet, blz 78) is vastgesteld welk percentage van de straat beschikbaar is voor de voetganger.

De straat definiëren we hierbij, volgens van Dale als: de openbare gebaande weg, met name verharde weg tussen de rijen huizen in een bebouwde kom.

Onderstaande tabel is gebaseerd op 14 gemeten straten, waarvan zeven (woon)erven en zeven 30 km-straten.

	% van de straatoppervlakte dat volgens de verkeersregels beschikbaar is voor lopen en spelen
(woon)erven * (7)	71
30 kmstraten * (7)	23

Dat (woon)erven hoog scoren is niet bijzonder. Bij (woon)erven wordt er immers vanuit gegaan dat de volle breedte van de straat (ook) beschikbaar is voor lopen en spelen, tenzij de ruimte wordt ingenomen door parkeren of groen. Dit uitgangspunt is gelegitimeerd door de speciale verkeersregels voor erven. Het is meer opvallend dat 30 km-straten in verblijfsgebieden zo weinig ruimte beschikbaar stellen voor het daadwerkelijk verblijven. De hoeveelheid trottoirruimte voor de voetganger en spelende kinderen is er minder dan een kwart van de totale straatruimte. Wij hopen in vervolgonderzoek na te gaan in hoeverre deze resultaten representatief zijn.

Bij een onderlinge vergelijking tussen de zeven 30 km en acht 50 km-straten van de straatoppervlakte bestemd voor resp. parkeren, rijverkeer en lopen blijken de 30 km-straten zelfs minder te scoren voor voetgangers dan de 50 km-straten.

	30 km-sstraat* (7)	50 km-sstraat* (8)
Park *	32	28
Drive *	46	41
Foot *	23	31

**** % van de straatoppervlakte bestemd voor resp. parkeren, rijverkeer, lopen***

Op grond van een eerste onderzoek is in 30 km verblijfsgebieden slechts 23% van de ruimte beschikbaar voor lopen en spelen. Vervolgonderzoek in Haaglanden zal via een streekproefmeting een representatiever beeld opleveren (kwantitatieve typologie)

(foto: EK)



4.7.2 Resultaten ruimtegebruik bij KiSS2

Straatgedeelte

= gedeelte van de betreffende straat tussen twee kruisingen.

Straatoppervlakte

= oppervlakte van de openbare ruimte in het betreffende straatgedeelte met inbegrip van parkeerstroken, bloembakken, boomspiegels e.d., maar met uitzondering van grotere terreinen voor parkeren en groen (en dus ook met uitzondering van privé ruimte voor o.a. parkeren en groen).

- Lob = beLOopbare Breedte, de gemiddelde breedte in het straatgedeelte die, volgens de verkeersregels, uitsluitend bestemd is voor lopen en spelen (bij erven gaat het dus om aparte stroken die duidelijk niet bestemd zijn voor rijverkeer).
- Pab = Parkeer Breedte, de gemiddelde breedte in het straatgedeelte die, volgens de verkeersregels, is aangewezen voor het parkeren.
- Park = parkeeroppervlak, % van de straatoppervlakte dat, volgens de verkeersregels, is aangewezen voor het parkeren.
- Drive = rijverkeeroppervlak, % van de straatoppervlakte dat, volgens de verkeersregels, beschikbaar is voor rijverkeer.
- Foot = loopoppervlak, % van de straatoppervlakte dat, volgens de verkeersregels, uitsluitend bestemd is voor lopen en spelen.

De in erven voor voetgangers beschikbare ruimte is dan dus FOOT + DRIVE.

Toegepast op de Hugo de Grootstraat (Delft)

			beLOopbare Breedte (gem.)
97	lob=	5,80 m	(gem.)
	pab=	2,20 m	PArkeren Breedte (gem.)
	park=	13 %	% opp. voor parkeren
	drive=	52 %	% opp. voor rijverkeer
102	foot=	34 %	% opp. voor lopen

Toegepast op (het erfgedeelte van) de Kloosterkade

	lob=	3,50 m	beLOopbare Breedte (gem.)
	pab=	3,20 m	PArkeren Breedte (gem.)
	park=	27 %	% opp. voor parkeren
	drive=	40 %	% opp. voor rijverkeer
	foot=	29 %	% opp. voor lopen

(foto: EK)



5. De verdere ontwikkeling van KiSS naar de toekomst

5.0 Inleiding

In het hoofdstuk 4 is de ontwikkeling tot nu toe en het gebruik van KiSS2 behandeld. In dit hoofdstuk komt de verdere ontwikkeling van KiSS in brede zin aan de orde. De volgende richtingen zijn te onderscheiden:

- In 5.1 de jeugdversie, KiSS-junior
- In 5.2 de verdere professionalisering van KiSS, uitbreidingen en verbeteringen van de algemene toepasbaarheid van KiSS. Te denken valt aan een kwaliteits keurmerk, High Tech ondersteuning en verbeterde toepasbaarheid voor eindgebruikers, de bewoners van een straat.
- In 5.3 de toetsing van KiSS als “friendly to all” in samenhang met “design for all” en de levensloopbestendige buurt.

5.1 KiSS-junior

In dit project is een verkenning uitgevoerd van het concept KiSS-jr, een versie die onder begeleiding bruikbaar is voor basisschoolleerlingen van 10 a 12 jaar. De huidige basis-KiSS is bedoeld voor volwassenen. Om de directe inbreng van kinderen te versterken, zijn aanvullingen of aanpassingen op de basis-KiSS nodig.

Hierbij worden twee parallel trajecten gezien. Aan de ene kant een aanvulling door kindparticipatie aan de KiSS2 meting door een straatgroep. Aan de andere kant kan het gedachtegoed van KiSS worden ingebracht bij de verkeerseducatie op scholen. VVN heeft hiervoor al het nodige materiaal ontwikkeld waarvan gedeelten goed bruikbaar lijken.

Na de eerste verkenningen in maart en april is nader onderzoek uitgevoerd op de basisschool Sabina van Egmondschool in Oud Beijerland. Met die school waren al contacten in het kader van de komende straatspeeldag. Vrijdag 12 mei zijn door Jootje Vaas, Janneke Zomervrucht, André de Wit en Marian Schouten in de klas en op straat gesprekken gevoerd met leerlingen uit groep 7. Daarnaast is aan de leerlingen gevraagd zelf hun straatontwerp te maken.

De resultaten hiervan zijn op woensdag 31 mei tijdens de SSD2006 door kinderen van de school gepresenteerd aan waarnemend burgemeester Tineke Netelenbos (oud-minister V&W) en de directeur van 3VO Joop Goos.

Als de kinderen de straat mochten inrichten...

We hebben de kinderen gevraagd om - op papier - een straat in te richten. In de voorstellen vallen ons een paar dingen op:

* *Bijna alle kinderen stellen voor om de auto's aan één kant van de straat te parkeren. In de rest van de straat is dan genoeg ruimte om te spelen en te wandelen.*

* *Een smalle rijstrook in de straat mag wel, als de auto's daar maar niet harder rijden dan 10 of 15 km/uur.*

* *Een gezellige inrichting is erg belangrijk. De kinderen reserveren ruimte voor gras (zonder hondenpoep), bloemen en bomen, een vijver en bankjes. Natuurlijk moet er ook ruimte zijn om te spelen. Een één meisje stelt voor om aan het begin van de straat een groot bord neer te zetten met 'welkom' er op.*

In de rapportage van Marian Schouten (zie bijlage) van 10 juli 2006 worden twee alternatieven uitgewerkt. Variant A is een aparte KiSS opzet, variant B is een aanvulling op de bestaande KiSS. Bij variant A wordt gebruik gemaakt van bestaande werkbladen van VVN. Hieronder zijn de twee varianten kort uitgewerkt:

KiSS-junior-A.

Deze heeft vooral een educatief doel. De kinderen voeren zelf de gehele KiSS uit, of een aantal onderdelen daarvan. Kinderen leren hiermee kritisch te kijken naar hun straat of buurt. We verwachten niet dat KiSS-junior-A sterk afwijkende informatie zal opleveren ten opzichte van een door volwassenen uitgevoerde basis-KiSS.

Optie A1: complete KiSS door kinderen. In principe zijn alle vragen in KiSS te beantwoorden door kinderen vanaf een jaar of 11. De vragen moeten dan wel (heel) anders worden geformuleerd en er is begeleiding nodig.

Optie A2: deel-KiSS door kinderen. Kinderen kunnen ook een deel van de KiSS-vragen voor hun rekening nemen. Op deze wijze kunnen volwassenen en kinderen samen een straat *KiSS-Sen*.

KiSS-junior-B.

Deze is bedoeld als inhoudelijke aanvulling op de basis-KiSS. KiSS-junior-B bestaat uit een korte vragenlijst, die de volwassen KiSS-onderzoeker bespreekt met kinderen die in de *gekisste* straat of buurt wonen. Deze vormt een inhoudelijke aanvulling op de basis-KiSS. Hij geeft de formele KiSS-waarnemingen diepte en kleur.



foto: PS

5.2 Verdere professionalisering van KiSS

In deze paragraaf worden een drietal ontwikkelingen beschreven. Allereerst een voorstel tot een kwaliteitskeurmerk, vervolgens een verkenning van *High Tech* ondersteuning van de meetpraktijk en tenslotte verbeteringen aan de standaard KiSS om het instrument beter toepasbaar te krijgen voor eindgebruikers, de bewoners van een straat.

5.2.1 Het KiSS keurmerk.

Mei 2006 is (door Steven Schepel) een voorstel ingediend voor een project in het kader van de Habiforum proeftuin in Delft om onderzoek te doen in de richting van een KiSS keurmerk. Hieronder is het voorstel samengevat.

Van KiSS naar keurmerk.

KiSS is opgezet als instrument ter beoordeling van een bestaande straat. Dat heeft als voordeel dat de KiSS-gebruiker kan kijken naar de feitelijke situatie in de woonomgeving, en kan beoordelen of goede bedoelingen ook werkelijk in goede kwaliteit zijn omgezet. Bovendien vereist deze wijze van be-

oordeling minder deskundigheid en ervaring dan het beoordelen van plannen die nog op de tekentafel liggen (nl. het kunnen voorspellen van het toekomstig gebruik aan de hand van ontwerptekeningen). Daar staat tegenover dat KiSS daardoor wel minder geschikt is om een rol te spelen tijdens de voorbereiding en het ontwerp van projecten, terwijl dit wel een gewenste toepassing zou zijn. Een KiSS-keurmerk zou deze rol wél kunnen spelen: én - vooraf - als ijkpunt in de gemeentepolitiek, bij het overleg tussen de gemeente en potentiële bouwers en in het daaruit voortkomende programma van eisen, én - tijdens de bouw - als verkoop/verhuurargument. Een keurmerk ontkracht bovendien ongefundeerde, beweringen over de kindvriendelijkheid van de woonomgeving. Gedacht wordt aan VVN als mogelijke keuringsinstantie in combinatie met het KpVV en/of het CROW.

5.2.2 High Tech ondersteuning van KiSS2

Er is een verkennend overleg gevoerd met Daniëlle Nielander van Speelplan (www.speelplan.nl). Speelplan is een ontwerp, advies- en inspectiebureau voor (buiten)speelruimte voor kinderen. Tevens leidt, begeleidt of initieert Speelplan projecten waarbij het doel is om producten of omgevingen voor kinderen te realiseren, te vernieuwen of te verbeteren. Er is gesproken over de mogelijkheden om de scores op straat met behulp van pda's of handhelds vast te leggen en directe verwerking in een PC programma mogelijk te maken. Het bedrijf DCTT (Data Control Transponder Technology, www.dctt.com) heeft uitgebreide ervaring met deze techniek voor het registreren van inspecties en onderhoudsacties van o.a. speelgelegenheden en andere objecten in de openbare ruimte. Bijna 80 gemeenten (in Haaglanden Den Haag, Delft en Westland) maken reeds gebruik van de diensten van DCTT voor inspecties van openbare ruimte. DCTT biedt systemen, bestaande uit handheld, transponders en software waardoor in het veld verzamelde beoordelingsgegevens snel en papierloos met foto's en al verwerkt worden in de PC tot handige overzichten. Het gebruikte model biedt tevens de mogelijkheid om de beoordelingsgegevens te koppelen aan andere informatie (kinderaantallen, bebouwingsdichtheid, verkeersintensiteitsmetingen, GBKN kaart etc.). Ook biedt het systeem de mogelijkheid om diverse selecties te maken. Samen met Speelplan ontwikkelt DCTT meer beoordelingsmethodieken en registratiesystemen voor gegevensverzameling en -verwerking ter verbetering van een kindvriendelijke woonomgeving. Door ook het KiSS instrument op deze wijze digitaal toegankelijk en verwerkbaar te maken worden de mogelijkheden voor implementatie van de verkregen gegevens in lokale beleids- en beheerbeslissingen versterkt.

Vooralsnog is de conclusie dat experimenten worden toegejuicht, mits de herkomst van het KiSS instrument wordt vermeld. De toepassing lijkt pas relevant bij grootschalige metingen. Het blijft door de beschikbaarheid via internet (momenteel op websites van VVN, IIUE en CROW) een instrument dat door iedereen te gebruiken is.

5.2.3 Verbetering voor de gebruikers: aantrekkelijker en gebruiksvriendelijker.

KiSS is via een aantal versies met name inhoudelijk verbeterd. De vormgeving is echter nog erg simpel en niet aangepast aan breder gebruik.

Voor de gemotiveerde gebruiker is KiSS in zijn huidige vorm een prima instrument, maar bij het bredere gebruik in het kader van de laatste Straatspeeldag werd de moeilijkheidsgraad nogal verschillend beoordeeld. Velen konden er goed mee uit de voeten, maar KiSS is ook wel beoordeeld als moeilijk, omvangrijk en ontoegankelijk.

Een tekstschrijver zou een taalcheck kunnen uitvoeren, waarmee KiSS toegankelijker wordt. Daarnaast kan vormgeving KiSS aantrekkelijker en gebruiksvriendelijker maken.

Er wordt gedacht aan een KiSS formulier in de vorm van een aantrekkelijk vormgegeven werkschrift, behorend bij en in hetzelfde formaat als een goedgeschreven brochure over Spelen op straat.

In deze brochure wordt het belang van spelen op straat uiteengezet en komen de eisen voor de inrichting aan de orde. Verder moet de brochure achtergrondinformatie bieden over KiSS en de lezer uitnodigen om gelijk aan de slag te gaan

Als hiervoor financiering gevonden kan worden wil VVN bovengenoemd idee uitvoeren en deze uitgave doen toekomen aan de deelnemers van de komende Straatspeeldag.

5.3 Is KiSS friendly to all?

Volgens het netwerk Child Friendly Cities impliceert *child friendly* ook *friendly to all*. Nu de eerste ervaringen met KiSS achter de rug zijn, lijkt het nuttig om te onderzoeken of dat ook bij KiSS het geval is. Is KiSS ook een universeel meetinstrument voor de mensvriendelijkheid van een straat, in de betekenis uitnodigend en verkeersveilig?

5.3.1 Design for all

Omstreeks 2000 is dit onderwerp verkend in een project van 3VO en het Landelijke Bureau Toegankelijkheid (<http://www.drempelweg.nl/>). De brochure "De straat toegankelijk voor iedereen" geeft eenvoudige ontwerprichtlijnen voor een toegankelijke straat.

Belangrijke aanbevelingen zijn hierin:

- Oversteekbaarheid van verblijfsstraten (snelheid remmen, vrij zicht op alle ooghoogtes, doorzicht tussen stoep en straat, concentreren van parkeren)
- Begaanbare stoep (vlak, stroef, breedte minimaal 1.80m)
- Oversteken van ontsluitingswegen (vluchtheuvel, snelheid autoverkeer remmen, opvallendheid oversteekplaats en vrij zicht over en weer op alle ooghoogtes)

5.3.2 De levensloopbestendige buurt.

Voorjaar 2006 heeft 3VO een congres gehouden over de levensloopbestendige buurt. Dit heeft geleid tot een bestuursvoorstel tot meer aandacht voor alle kwetsbare straatgebruikers. In het persbericht van 20 september 2006 wordt dit als volgt geformuleerd;

"Het toenemende autogebruik heeft ertoe geleid dat weggebruikers het verkeer steeds vaker als dreigend ervaren en zich aan verkeersdeelname onttrekken. Dit stelt Veilig Verkeer Nederland naar aanleiding van de vandaag verschenen Rijksbegroting. De zelfstandige mobiliteit van ouderen en kinderen is in gevaar en de beleefde verkeersonveiligheid door kwetsbare verkeersdeelnemers blijft groot. Daardoor neemt dagelijks 29% van de 65- tot 75-jarigen geen deel aan het verkeer. Bij de 75-plussers is dit bijna 50%. Het aantal spelende kinderen in woonwijken is gehalveerd. Steeds meer kinderen worden met de auto naar school gebracht en gehaald. Veilig Verkeer Nederland vindt dat deze ontwikkelingen moeten worden gekeerd. En dat kinderen en ouderen zich veilig op straat moeten kunnen bewegen. Veilig Verkeer Nederland roept het kabinet op het initiatief te nemen voor de landelijke realisatie van levensloopbestendige buurten en wijken. In deze buurten en wijken kunnen bewoners zich van jong tot oud zelfstandig en veilig bewegen". (zie persbericht in bijlage)

Oktober 2006 is door 3VO aan het IIUE te Delft gevraagd te adviseren bij de aanpak hiervan.

In de inleiding van het projectvoorstel wordt gesteld dat "er naast kinderen een andere kwetsbare gebruiksgroep bestaat die ook een aantal specifieke eisen stelt aan de publieke ruimte. Die eisen worden niet allemaal beantwoord in een kindvriendelijk concept. Deze groep is de snel groter wordende groep ouderen in ons land. Door de publieke ruimte, naast voor kinderen, ook voor ouderen vriendelijk te maken, ontstaat een levensloopbestendige publieke ruimte. Dat wil zeggen een publieke ruimte waar men gedurende een heel leven optimaal, prettig en veilig gebruik van kan maken."

Voor woningen (geen drempels e.d.) heeft het begrip levensloopbestendig al inhoud gekregen, VVN wil het graag uitbreiden naar de gebruiksmogelijkheden van de straat en de buurt. Kan iedereen, jong en oud, wel alleen naar de buurtwinkel of een ommetje maken?



5.4 Kindvriendelijk, "design for all" en levensloopbestendig

Momenteel wordt onderzocht in hoeverre de begrippen kindvriendelijk, design for all en levensloopbestendig elkaar overlappen, en waar op detailniveau toch andere inrichtingseisen opduiken om tot een levensloopbestendige straat en buurt te komen.

De pogingen ooit in de richting van Design for all zijn vooral uitgewerkt in de richting van toegankelijkheid voor mensen met lichamelijke beperkingen (lees: rolstoelen, rollators, scootmobielen e.d.) Levensloopbestendig lijkt vooral te gaan over 'vriendelijk voor ouderen'.

De kunst is nu te zoeken naar de synergie van deze begrippen en vooral ontwerpseisen te formuleren die niet strijdig zijn voor enige groep.

We gaan er van uit dat de basisprincipes voor elke aanduiding overeenkomen, en al spreken we dus over kindvriendelijkheid (omdat dat het uitgangspunt is in deze rapportage), de basisprincipes zullen ook gelden voor ouderen, zodat een levensloopbestendige straat wel erg zal lijken op een kindvriendelijke straat.

"All terrain" voorzieningen voor minder validen. (foto's: EK)



6. Typologie van straten.

6.1 Indelen van straten, de typologie.

Straten kennen veel soorten gebruikers en hebben vele functies. Ook de bebouwing van de straat, kan sterk verschillend zijn. Dat betekent een enorme verscheidenheid en om uitspraken over de gebruiksmogelijkheden voor kinderen van straten te gaan doen moet die veelsoortigheid van straten geordend worden. Dat indelen kan wel op verschillende manieren, vanuit verschillende gezichtspunten gebeuren. Eén gezichtspunt van de straat is vanuit de gebruiker, maar daarin zijn grote verschillen. Een automobilist kijkt eerder naar de doorstroom- en parkeermogelijkheden van de straat terwijl een spelend kind behoefte heeft aan een voldoende verkeersveilige ruimte.

Een indeling wordt ook wel een typologie genoemd. Een typologie is een onderverdeling van een groep objecten op basis van kenmerken van deze objecten (Wikipedia). Meestal zijn objecten op verschillende manieren, van uit verschillende gezichtspunten in te delen. Bij voorbeeld: Nederlandse steden kunnen worden ingedeeld op grond van provincie maar ook op grond van inwonersaantal. Soms zijn indelingscriteria niet altijd scherp, bijvoorbeeld bij het indelen van steden op ouderdom. Kiezen we hiervoor het moment van stadsrechten of kiezen we het percentage oudere huizen? En hoe definiëren we dan oudere huizen? Door de analyse van de gezichtspunten draagt typologie bij tot het beter begrijpen van de ingedeelde objecten. Vaak wordt typologie gebruikt als een synoniem van de termen taxonomie, classificatie of categorisering.

Net als bij de steden hierboven zijn bij straten een groot aantal indelingen mogelijk:

- Naar functie van de aanliggende gebouwen: woonstraten, winkelstraten etc naargelang de functie: wonen, winkel (klein of grootschalig), horeca, kantoor. Hierbij kan de aard van de straat nader verijnd worden op grond van de overgang van openbaar naar particulier: hebben de woningen stoepen of voortuintjes, hebben de winkels uitstallingen, zijn er horecaterrassen?
- Andere gezichtspunten zijn de bouwperiode (jaren 70, vinex), de bouwhoogte (laagbouw of hoogbouw) of de karakteristieken van de bewoners (sociale klasse, kinderrijk)
- Kwaliteit vanuit het perspectief van kinderen is meetbaar gemaakt via KiSS. Hierbij worden zes aspecten (dimensies) onderscheiden (bescherming, belevingswaarde, bewegingsvrijheid, beloopbaarheid, befietbaarheid en bespeelbaarheid). Op grond van de scores is de kwaliteit van een straat vast te stellen en zijn er ook typen straten te herkennen die goed scoren.
- Ruimtetoewijzing van de straat voor de verschillende functies zoals verkeer, parkeer en verblijf in relatieve en in absolute zin. Bij KiSS wordt in beperkte mate ook hiernaar gekeken.

En: is de belangrijkste functie van de straat, (sociaal recreatief) verblijven of verkeer? Bij verkeer is dan een splitsing mogelijk naar bestemmings- of doorgaand verkeer en kan de verkeersintensiteit nader onderscheidend zijn. Verder kan bij type verkeer onderscheid worden gemaakt tussen voetgangers en bestuurders of tussen gemotoriseerd en niet gemotoriseerd verkeer.

Bij de uitwerking van Duurzaam Veilig worden alle wegen en straten uiteindelijk ingedeeld op maximum snelheid. Binnen de bebouwde kom is het doel dat er (grote) verblijfsgebieden ontstaan met een max. snelheid van 30 km/uur of minder, en gebiedsontsluitingswegen met max. 50 km/uur.

Hoewel verkeersveiligheid natuurlijk essentieel is voor een kindvriendelijke inrichting, is het te simpel gedacht dat een optimale Duurzaam Veilige inrichting automatisch een kindvriendelijke inrichting betekent. Vandaar dat het belangrijk is verschillende typologieën van straten te bekijken op hun kwaliteiten voor kinderen.

6.2 Honderd jaar evolutie van de straat

Eeuwenlang, tot de jaren 50 van de 20ste eeuw is de straat voor kinderen een prima plek geweest om te spelen en de wereld te verkennen. Dat beeld is in stadsgezichten van onze schilders en op oudere foto's vastgelegd. Men kan stellen dat er zeer lang sprake was van duurzame veilige verblijfsgebieden. Tot circa 1870 waren voetgangers en paardenwagens de dominante gebruikers van de straat. De maximum snelheid in de stad kwam mede door de aard van het wegdek niet boven de 15 km per uur uit. Kinderen speelden op straat, althans de jonge kinderen, want oudere kinderen moesten vaak al werken. Op straat was een druk sociaal leven.

Vanaf het eind van de 19e eeuw begon het bezit en gebruik van de fiets toe te nemen, maar omdat de fietser even kwetsbaar was als de voetganger, leverde dit geen problemen op het vlak van verkeersveiligheid. Die groei in het fietsgebruik paste goed in de versnelde industrialisatie en urbanisatie. De fiets bleek een betaalbaar en handig vervoermiddel. De introductie van de fiets omstreeks 1870 valt samen met een toenemende urbanisatie. Eind van de 19e eeuw ontstaan vanuit smederijen kleine fietsenfabriekjes. De komst van de fietsers werd in die tijd niet altijd met vreugde ontvangen en de fietsers gingen zich verenigen in fietsclubs. De Nederlandse Velocipedistenbond werd opgericht in 1883 en veranderde twee jaar later de naam in ANWB, Algemene Nederlandse Wielrijders Bond.

Onderstaande tabel geeft het percentage fietsbezet. Omstreeks 1900 had 2 % van de inwoners een fiets, in 1940 was dat 50 % geworden.

(bron: *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw*)

	1899	1912	1924	1930	1940
Fietsbezet (%)	2	10	17	25	50

Het relatieve belang van de fiets blijkt aardig uit de onderstaande resultaten van verkeerstellingen op rijkswegen door Rijkswaterstaat.

	%	1908	1916	1926	1932
Gemotoriseerd		2	6	32	44
Hand- & kruiwagens		8	4	1	0
Rijwielen		62	75	64	54
Overige voertuigen		27	15	3	2
		100	100	100	100

De fiets blijft tot ongeveer 1960 in de stad het meest gebruikte voertuig. Door de menging in de straten van veel fietsverkeer met een beperkt aantal auto's bleven de straten voor kinderen nog redelijk te gebruiken. In de jaren 60 neemt de groei van het autobezit en autogebruik snel toe en zien we een sterke daling van het fietsgebruik voor stedelijke verplaatsingen. Deze ontwikkeling hangt samen met een verandering in woonomstandigheden zoals kleinere huishoudens, grotere woningen, schaalvergroting op allerlei gebied en sterkere functiescheiding tussen wonen, werken en recreatie. De stad gaat sterk uitdijen, urban sprawl ook in Nederland. De toename van het autogebruik veroorzaakt een sterke toename van het aantal verkeersdoden.

Schattingen van fietsgebruik als % van lokale verplaatsingen (te voet niet meegerekend)

1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000
70	80	80	80	60	30	40	40	40

In de tweede helft van de 70 jaren ontstaan onder invloed van de snelle groei in het aantal verkeersdoden en mede door de activiteiten van straat-emancipatiebewegingen als Stop de kindermoord en de ENFB (toen nog ENWB) een stabilisatie en een kleine toename in het stedelijk fietsgebruik. Op veel plaatsen in de bebouwde kom is de straat niet meer goed bruikbaar voor spel en als reactie ontstaan in die periode de eerste woonerven. Maar in het algemeen worden de kinderen van de straat verbannen naar de trottoirs en moeten voortaan tussen geparkeerde auto's oversteken.

Aantal verkeersdoden per jaar

1950	1960	1970	1980	1990	2000
1000	1600	3200	2000	1400	1000



Eind 1957 wordt landelijk de 50km limiet voor de bebouwde kom ingevoerd. Het jaar erop (1958) blijkt een daling van 17% van het aantal dodelijke ongelukken binnen de bebouwde kom. De snelheidslimiet bleek te helpen.

Mede door de activiteiten van de Voetgangersvereniging en Stop de Kindermoord (later Kinderen Voorrang) gaat een kwart eeuw later getornd worden aan de vanzelfsprekendheid van 50 km/h in de bebouwde kom. Door de overheid wordt vanaf de jaren 90 sterk geïnvesteerd in Duurzaam Veilig met in de bebouwde kom veel aandacht voor 30km/h projecten. Soms leidt de behoefte om veel kilometers 30km straten te realiseren tot het plaatsen van 30 km/h borden op plaatsen waar je nauwelijks harder kunt dan stapvoets en op plaatsen waar zelfs geen of nauwelijks trottoir aanwezig is.

Tenslotte krijgt in 1999 via een rechterlijke uitspraak het begrip stapvoets in Nederland meer duidelijkheid en wordt vastgelegd als 15 km/h

Intussen zijn mede om de verkeersinfarcten in steden te voorkomen stimuleringsprogramma's ontstaan voor de fiets zoals het landelijke Masterplan Fiets en het Delftse fietsroutenetwerk (76-86). De ENFB, die inmiddels Fietzersbond heet, houdt sinds 2000 het Fietsbalans onderzoek om de fietskwaliteit vergelijkend te meten op grond van een aantal aspecten. Het KiSS onderzoek van kindvriendelijkheid is hierdoor geïnspireerd.

6.3 De verkeerskundige typologie

6.3.1 Duurzaam Veilig

De huidige verkeerskundige typologie is een onderdeel van de Duurzaam Veilig aanpak van verkeersonveiligheid door structureren van het autoverkeer. Belangrijke mijlpalen in het ontwikkelproces van Duurzaam Veilig zijn de verschijning van het Paarse boek (SWOV, Naar een duurzaam veilig wegverkeer, 1992) en het sluiten in 1997 van het convenant tussen de verschillende publieke partijen (VNG, UvW, IPO en het ministerie van V&W) over het Startprogramma Duurzaam Veilig. In 2002 is de tweede fase Duurzaam Veilig aangevangen en in 2005 is de opvolger van het Paarse boek verschenen (SWOV, 2005). Door met duurzaam veilig, de nationale verkenning voor de periode 2005 tot 2020.

In Duurzaam Veilig wordt de term 'categorisering' gebruikt, i.p.v. typologie. Categorisering is daarbij meer dan het constateren van verschillen. Het is het uitspreken van beleidsintenties, enigszins vergelijkbaar met het opstellen van een bestemmingsplan.

Kenmerkend voor de aanpak van Duurzaam Veilig is de volgende uitspraak

"In een duurzaam veilig wegverkeerssysteem is de kans op ongevallen door de vormgeving van de infrastructuur bij voorbaat al drastisch beperkt. Voor zover er nog ongevallen gebeuren, is het proces dat de ernst van de ongevallen bepaalt, zodanig gconditioneerd dat ernstig letsel nagenoeg uitgesloten is". In de publicatie van 2005 wordt deze uitspraak uit de publicatie van 1992, "Naar een duurzaam veilig wegverkeer" nogmaals aangehaald.

Bij de behandeling van het begrip veilige snelheid wordt hierop teruggekomen.

In de Duurzaam Veilig aanpak staan de volgende vijf principes centraal:

1. Hiërarchische mono-functionaliteit van wegen
2. Homogeniteit van massa, snelheid en richting
3. Vergevingsgezindheid
4. Herkenbaarheid en voorspelbaarheid van het gedrag van de weggebruikers
5. Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer



6.3.2 Hiërarchische mono-functionaliteit van wegen

In de verkeerskundige typologie dienen wegen voor het verplaatsen. In het kader van Duurzaam Veilig is het onderscheid aangebracht tussen twee vormen van verplaatsen, namelijk stromen en uitwisselen. Uitwisselen is die vorm van doelgericht verplaatsen met wisselende snelheid en wisselende richting. Daarnaast wordt in deze typologie onderscheid gemaakt tussen wegvakken en kruisingen. Bovenstaande leidt tot de volgende hiërarchische karakterisering.

Type weg	Wegvak	Kruising	Max. snelheid
Stroomwegen	Stromen	Stromen *	120/100km 80/60km
Gebiedsontsluitingswegen	Stromen	Uitwisselen	50km
Erftoegangswegen	Uitwisselen	Uitwisselen	30 of stapvoets

* Ongelijkvloerse kruisingen

Het mag duidelijk zijn dat deze vooral theoretische indeling in de bestaande bebouwde kom tot veel dilemma's leidt. In deze opzet zijn gebiedsontsluitingswegen tussen de kruisingen bedoeld voor stromen en niet voor uitwisselen, voor toegang tot percelen. Dat betekent dat bijna alle wegen binnen de bebouwde kom erftoegangswegen zijn en daarom is het onderscheidend vermogen van deze typologie voor de bebouwde kom uitermate gering. Een logisch gevolg van deze functietoedeling is dat tevens op vrijwel alle straten wegen binnen de bebouwde kom een maximum snelheid van 30 km/h moet gelden.

Binnen de bebouwde wordt er nauwelijks gestroomd. Indien hiervoor wordt gekozen stelt dit eisen aan de fietsvoorzieningen. Bij voorkeur gescheiden fietspaden, minimaal fietsstroken met de onderstaande eisen

Fietsstroken op 50km gebiedsontsluitingswegen (ASVV 11.1.4)

- Niet langs parkeervakken, -havens of -stroken
- Rijbaan met dubbele doorgetrokken asstreep
- Bromfietzers op de rijbaan
- Breedte 2m, voorzien van fietssymbolen en bij voorkeur rood asfalt

De term mono-functionaliteit kan ook gehanteerd worden voor erven, straten waar de verkeersfunctie geheel ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie. Hier is sprake van een samenspel van een dominante verblijfsfunctie en een ondergeschikte verkeersfunctie bij een daarbij passende maximum snelheid van stapvoets.

Verblijfsgebied waarbij de verblijfsfunctie primair lijkt (foto: EK)



6.3.3 Verkeers- of verblijfsfunctie?

De discussie over het gebruik van de functie verkeer of verblijf loopt al sinds de jaren 70.

In het eindrapport Verkeersleefbaarheid in Steden en Dorpen van de ministeries VRO en V&W en daarop volgende nota's van V&W wordt van de wegbeheerders gevraagd om straat voor straat duidelijk te kiezen of de prioriteit ligt bij verkeer (verplaatsing dmv voertuigen) of bij verblijf. Dit beleid is nog eens bevestigd in het convenant Duurzaam Veilig (1998) tussen het Rijk en de organisaties van de Provincies, de Waterschappen en de Gemeenten. Dat wil overigens niet zeggen dat er in de praktijk ook altijd en overal zo'n duidelijke keuze gemaakt wordt.

Ook de ASVV biedt handvatten om de situatie binnen de bebouwde kom te beschouwen, zo wordt het belangrijke onderscheid tussen de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie gesignaleerd.

Verblijfsfunctie wordt gedefinieerd als de dienstbaarheid van de weg aan sociale en recreatieve activiteiten van aanwonenden. Deze definitie wordt als volgt nader uitgewerkt (ASVV, blz. 823) "Naast een functie ten behoeve van het (doelgericht) verplaatsen kan een wegvak ook een andere functie hebben, een functie die geheel los staat van de verkeersfunctie. Een wegvak - vooral in woongebieden - wordt ook gebruikt om te voetballen, te spelen, te leren fietsen, de hond uit te laten of de auto te wassen. In plaats van een voorziening ten behoeve van het kunnen maken van verplaatsingen, wordt de weg hier beschouwd als onderdeel van de openbare ruimte; ruimte die gebruikt wordt voor tal van verblijfsactiviteiten".

Naast de verblijfsfunctie onderscheidt de ASVV de ontsluitingsfunctie (blz. 17): de dienstbaarheid van de weg aan het gaan naar en komen van percelen in de naaste omgeving. De erffunctie wordt gezien als (ASVV, blz. 17) de combinatie van verblijfsfunctie en ontsluitingsfunctie.

Verder komen beide functies terug bij het beschrijven van het begrip verblijfsgebied.

(ASVV, blz. 324) Een verblijfsgebied is een aaneengesloten gebied met wegen waar de verblijfsfunctie prevaleert boven de verkeersfunctie. In dat kader wordt tevens gesteld dat er moet worden gestreefd naar zo groot mogelijke verblijfsgebieden.

Spelen op straat?

Het trottoir voor de deur is de plek waar kinderen voor het eerst (of: het liefst?) zelfstandig buiten spelen. Daarbij is in veel 30-km straten de verkeersintensiteit en -snelheid zo laag, dat oudere kinderen ook al gauw de rijbaan gebruiken als speelplek.

30km verblijfsgebied. Verkeers- of verblijfsfunctie primair? (foto: EK)



6.3.4 Is dertig wel veilig?

In het convenant Duurzaam Veilig is binnen de bebouwde kom een grote rol weggelegd voor 30 km gebieden. Dat is grote winst, want 30 km/uur is aanzienlijk minder gevaarlijk dan de oorspronkelijke standaardsnelheid van 50 km/uur. Toch geeft maximaal 30 km/uur niet de veiligheid die wel wordt gesuggereerd.

In de nationale verkeersveiligheidsverkenning 'Door met Duurzaam Veilig' (SWOV 2005) blijkt de SWOV daarbij weinig oog te hebben voor andere functies van de straat dan verkeer en besteedt ook niet echt veel aandacht aan de positie en gedrag van kinderen en andere kwetsbaren.

Er wordt gesteld dat "de 30-km/uur-limiet een goed voorbeeld is van een snelheidslimiet ter voorkoming van dodelijke ongevallen". Immers wordt vervolgd, "die snelheid is gebaseerd op het feit dat bij een botsing met een auto die 30 km/uur rijdt, de kans klein is dat een voetganger komt te overlijden". Dit wordt vervolgens een veilige snelheid genoemd.

In de afbeelding 1.4 is weliswaar goed te zien dat 30 km/uur veel minder gevaarlijk is dan 50 km/uur, maar volgens het onderzoek van Ashton en Mackay (1979) blijkt dat bij een botsnelheid van 30 km/uur de kans op overlijden voor een voetganger nog altijd 5% is. Het belang van een lagere snelheid dan 30 km/uur moet daarom in het kader van het verminderen van ernstige verkeersongevallen met ook doden en gewonden niet worden onderschat.

De afbeelding 1.4 aflezend levert de onderstaande tabel.

Botssnelheid (km/h)	15	30	50
Kans (%) op overlijden bij botsing	1	5	50

Een aangenomen veilige snelheid van 30 km/uur geeft dus 5 x zoveel kans op een dodelijke afloop bij een botsing met een auto dan bij de stapvoetse snelheid van 15 km/uur in het woonerf.

Daarnaast verkleint de minder hoge snelheid de kans op een botsing. Hieronder een tabel met stopafstand als functie van de snelheid. De volgende gebruikelijke aannames zijn toegepast. (remvertraging 8m/s² en een reactietijd van 1 seconde). Onder reactieweg wordt verstaan de afgelegde weg tijdens de reactietijd, terwijl remafstand de afgelegde weg is tijdens het remmen. De som van beide afstanden is de stopafstand.

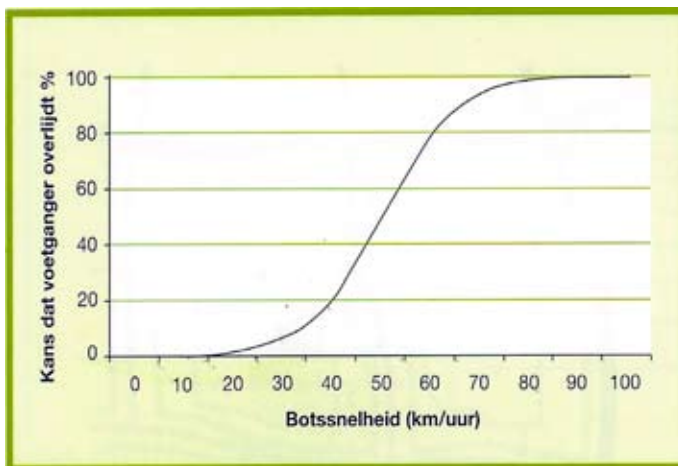
Snelheid (km/h)	(15)	(30)	(50)
Reactieweg (m)	4	8	14
Remafstand (m)	1	4	12
Stopafstand (m)	5	12	26

In ASVV (blz 184) wordt gerekend met de wettelijke limiet van 5.2 m/s² en de ondergrens voor de stroefheid van wegen 4,4m/s². Hierdoor wordt de remafstand en dus ook stopafstand nog groter.

Hieruit valt op te maken dat bij 30km/h de kans op een botsing 2,4 keer groter is dan bij stapvoets (15 km/h).

Het is aannemelijk dat beide factoren multiplicerend (5 * 2,4 = 12 keer) versterken. We kunnen stellen dat de kans op een botsing met dodelijke afloop in een 30km/h situatie meer dan 10 keer groter is dan in een stapvoetse erfsituatie.

Door uit te gaan van de twijfelachtige veiligheid van een snelheid van 30 km per uur is de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers in de lange termijnverkenning door de SWOV niet



Afbeelding 1.4 Kans dat een voetganger overlijdt bij botsing met een auto als functie van botssnelheid (naar Ashton & Mackay, 1979)

erg sterk. Daarnaast wordt bij de realisatie van het systeem te veel uitgegaan van de gezonde midlife normmens. Daarom is als gevolg van de toenemende vergrijzing een grote toename van ernstige ongelukken in 30km verblijfsgebieden te verwachten met daarnaast een vermijddgedrag van de straat en alle nadelige gevolgen van dien.

6.3.5 Houdt Duurzaam Veilig wel rekening met kinderen?

Kinderen hebben bijzonder veel belang bij een lage snelheid van gemotoriseerd verkeer. Kinderen zijn nu eenmaal onberekenbaar, maken in hun spel geen rationele afwegingen en vertonen onvoorspelbaar gedrag. Als kinderen buiten spelen moet de omgeving vergevingsgezind zijn, om in de termen van Duurzaam Veilig te spreken. Aandacht hiervoor wordt in de verkenning 'Door met duurzaam veilig' node gemist.

In de ASVV is hiervoor meer oog (blz. 70). Hieronder een tweetal citaten uit ASVV

Kinderen van 4-8 jaar:

in de directe woonomgeving zijn kinderen echter zeer intensieve gebruikers van de openbare ruimte. Vanaf 5 a 6 jaar kunnen kinderen zonder toezicht in de buurt van de eigen woning buiten spelen. Bovendien wordt in deze leeftijdscategorie het fietsen geleerd, wat een risicovolle bezigheid kan zijn voor jonge kinderen. Bij de inrichting van de openbare ruimte moet dus rekening worden gehouden met de aanwezigheid van jonge kinderen, die tijdens het spelen in aanraking kunnen komen met het verkeer. Kinderen kunnen niet als volwaardige verkeersdeelnemers worden beschouwd. Ze kennen nog veel beperkingen, zowel qua lichaamslengte als zintuiglijke waarneming als risicoperceptie. De verantwoordelijkheid voor hun veiligheid kan slechts in zeer beperkte mate bij deze kinderen zelf worden gelegd. Het is de taak van de overige verkeersdeelnemers en de wegbeheerders om een kindvriendelijke omgeving te creëren, waar spelen en spontaan gedrag niet door het drukke n snelrijdende verkeer wordt afgestraft

Kinderen van 9-12 jaar

- Actieradius en zelfstandigheid breidt zich uit
- 94% van de kinderen in deze leeftijd bezit een fiets
- tweederde van hun verplaatsingen gebeurd te voet of met de fiets
- de leeftijd dat kinderen zelfstandig op pad mogen gaan wordt steeds hoger

In de lange termijn verkenning van de SWOV komen kinderen in de leeftijd tot 12 jaar niet voor, en beginnen zij te pas bestaan als jongeren en al snel als jeugdige automobilisten. Kennelijk weet de SWOV geen raad met spelende kinderen op straat.

In reactie op de nationale verkenning 'Door met duurzaam veilig' van de SWOV kan worden gesteld dat:

- het binnen de bebouwde kom op straat om meer functies gaat dan verkeer en dat in het bijzonder meer oog moet zijn voor de verblijfsfunctie in verblijfsgebieden
- meer oog moet zijn voor de positie van de kwetsbare verkeersdeelnemers, zowel voor hun objectieve als voor hun subjectieve veiligheid
- 30 km/h geen veilige snelheid is en dat daarom het belang van stapvoets binnen verblijfsgebieden benadrukt dient te worden
- meer aandacht geschonken moet worden aan voldoende trottoirruimte in het kader van de verkeersveiligheid

6.4 Shared space benaderingen

Naast de verschillen tussen de SWOV (nationale verkenning) en het CROW (ASVV) in het typeren van straten vanuit de gezichtspunten gebruikers en functies, verdient het verschil tussen de benaderingen van Duurzaam Veilig en Shared Space aandacht.

Allereerst dient opgemerkt te worden dat Shared Space geen nieuwe uitvinding is. Het delen van de straat door alle vervoerswijzen was historisch gezien tot 1900 de normale situatie en is op veel plaatsen, met name in dorpen en in oude Hollandse steden (straten langs de grachten) de traditionele oplossing.

6.4.1 De shared space benadering van Joost Váhl

Omstreeks 1970 pasten Váhl en anderen deze traditionele Shared Space gedachte toe bij de ontwikkeling van erven, rustige straten in verblijfsgebieden waar niet de verkeersfunctie maar de verblijfsfunctie prioriteit moest krijgen. Gemotoriseerd verkeer was te gast bij een stapvoetse snelheid en verkeersveiligheid werd gerealiseerd door via allerlei hindernissen extra oplettendheid bij de automobilist op te roepen. Dat daarbij ook meer onzekerheid en onvoorspelbaarheid optreedt is geen probleem zolang de snelheid effectief beteugeld is en de inrichting duidelijk maakt dat voetgangers en spelende kinderen de straat over de volle breedte kunnen gebruiken.

Hiertoe maakte stedenbouwkundige Váhl o.a. gebruik van grote plantenbakken van biels en allerlei bouwmaterialen zoals rioolstenen, molenstenen en paaltjes.

Bovendien biedt deze manier van inrichting mogelijkheden om het berijdbare gedeelte heen en weer te schuiven en incidenteel te versmallen. Daardoor ontstaat meer vrijheid voor het planten van bomen en groen en de plaatsing van lantaarnpalen. De nieuwe ideeën over de straatinrichting sloten goed aan de toenmalige trend in het stedenbouwkundig ontwerp van nieuwe woonwijken waarbij de woningen niet meer strak langs rechte straten geplaatst werden. Dat leverde woonbuurten op die getypeerd kunnen worden als 'gezellig', maar ook als 'rommelig'. De bijbehorende straatinrichting wordt in 1974 geïnstitutionaliseerd met het verkeersbord 'woonerf'. Deze stedenbouwkundige mode is op een gegeven moment uit de gratie geraakt. Helaas hebben sommigen toen het kind (kindvriendelijke straatinrichting) met het badwater weggegooid. Het formele woonerf wordt echter nog steeds in nieuwe projecten toegepast en met het woonerfbord aangeduid.

In hoofdstuk 8 wordt nader ingegaan op het formele woonerf.

6.4.2 De shared space benadering van Monderman

De laatste tien jaar heeft een wat andere vorm van Shared Space benadering van de verkeerskundige Hans Monderman uit Groningen (Keunig instituut) vooral in het buitenland veel aandacht gekregen. In het kader van een Europees project worden een 7-tal pilots uitgevoerd. Landelijke erkenning kreeg Monderman in 2006 voor zijn ontwerp van een verkeersplein in Drachten.

Monderman (<http://www.shared-space.org/>) maakt wat betreft de gebruikruimte van de automobilist een scherp onderscheid tussen verkeersruimte en verblijfsruimte en daarmee samenhangend verblijfsgedrag en verkeersgedrag.

In zijn benadering zijn verblijfsbewegingen bewegingen van flaneurs, wandelaars en recreatieve fietsers. Aan de andere kant is er verkeersgedrag, verkeer op de snelle baan waar bij Monderman ook scholieren onder vallen die dagelijks op de fiets naar school gaan. Op de overgangen van verkeersruimte en verblijfsruimte is sociaal verkeersgedrag gewenst, een mengvorm. Deze grensgebieden dienen zo klein mogelijk te zijn.

	<i>verblijfsgedrag</i>	<i>Sociaal verkeersgedrag</i>	<i>verkeersgedrag</i>
Snelheid	< 30 km/h	< 60 km/h	> 50 km/h
Gedrag	Grotendeels onvoorspelbaar	Beperkt Voorspelbaar	Grotendeels voorspelbaar
Oogcontact	Frequent	Beperkt	Nauwelijks
Gedragsbepaler	Sociale en fysieke omgeving		Technisch en juridisch verkeerssysteem

Volgens Monderman is in het verblijfsgebied de expressie van de ruimte belangrijk. Echte spelende kinderen werken beter om de snelheid laag te houden dan het verkeersbord. Daarom moeten de straten en pleinen geen anonieme plekken zijn. De politiek dient de visie op de openbare ruimte te geven, bij de uitwerking werken de verschillende disciplines (architecten, landschapsdeskundigen, cultuurhistorici, sociologen, psychologen, verkeerskundigen en weggebruikers) samen. Daarnaast is het gewenst ook de zorgsector in te schakelen om de betrokkenheid van ouderen en gehandicapten te waarborgen. Kinderen moeten de directe school- en woonomgeving kunnen gebruiken als onderzoeksdomein.

Een groot probleem was de dominantie van de verkeerskundigen bij het ontwerpen van de openbare ruimte. Het is de taak van de politiek om het tij te keren. Want te vaak is de afgelopen 30 jaar gekozen voor de auto.

Verder meent Monderman dat bij het ontwerp van de verblijfsruimte een beroep moet worden gedaan op het burgermansfatsoen van de automobilist en dat niet via borden en drempels veilig gedrag moet worden afgedwongen. Deze vormgeving behelst gebruik maken van karakteristieke elementen. Door gedeeld ruimte gebruik (Shared Space) wordt de automobilist bewust van de aanwezigheid van voetgangers en fietsers. Deze verblijfsgebieden moeten niet te groot zijn om te voorkomen dat de automobilist geïrriteerd raakt. Een andere voorwaarde voor slagen is dat de automobilist snel naar de verkeersruimte kan waar hij verder zorgeloos kan rijden.

Of de redelijke benadering van Monderman werkt in de grote anonieme stad is de vraag. Daarnaast zoeken spelende kinderen op straat niet permanent oogcontact.

6.4.3 Verschillen binnen Shared Space

Hierboven is al aangegeven dat bij Shared Space minstens een viertal verschillende en soms samenvallende benaderingen zijn vast te stellen.

- De historisch-traditionele vorm vaak terug te vinden in de dorpen.
- De kritische vorm van Váhl omstreeks 1970, het temmen van de automobilist in verblijfsgebieden via hindernissen
- De officiële woonerven.
- De benadering van Monderman, met de uitnodiging aan de automobilist tot burgermansgedrag via aandacht voor vormgeving en oogcontact.

Naar aanleiding van de landelijke erkenning voor zijn ontwerp verschenen er commentaren in Verkeerskunde op de benadering van Monderman (Verkeerskunde 2006, 5, blz 7).

Volgens de SWOV leent Shared Space zich alleen voor 30km gebieden. Daarnaast is een fundamenteel verschil dat bij Duurzaam Veilig de omgeving wordt aangepast aan de capaciteiten en beperkingen van mensen, terwijl bij Shared Space uitgegaan wordt van het omgekeerde: de mens past zich wel aan, mits die omgeving op een bepaalde manier is ingericht.

Het CROW is vooral bezorgd over de positie van de kwetsbare verkeersdeelnemers. Bij absolute menging dreigen die het onderspit te delven. Sterke deelnemers dreigen de ruimte voor zich op te eisen, waaruit subjectieve onveiligheid voor de zwakke verkeersdeelnemers voortvloeit, wat er toe kan leiden dat zij de Shared Space ruimtes gaan mijden.

Het is begrijpelijk dat Monderman veel steun vindt bij vormgevers en stedenbouwkundigen die wel gecharmeerd zijn van de architectonische benadering, het weghalen van borden en het ontbreken van de trottoirs. Daar is dan ook vaak minder oog voor het belang van trottoirs, de plaats waar voetgangers en kinderen zich kunnen vrijwaren van de gevaren van het autoverkeer. Dure architectonische oplossingen zijn soms haalbaar in binnensteden maar het merendeel van de mensen woont in gewone verblijfsgebieden waar met bescheiden middelen bescherming en leefbaarheid moet worden bereikt.

De op zichzelf aantrekkelijke benadering van Monderman werkt goed bij een integraal goede vormgeving. Zo niet, dan is de werking niet optimaal. De kans is dan nogal aanwezig, dat kwetsbaren worden weggedrukt van de weg. Niet iedereen deelt het burger(mans)fatsoen, en mensen willen niet te veel risico's nemen. Het model heeft te weinig oog voor de dreiging die van de auto in verblijfsgebieden uitgaat. Oogcontact is een vereiste, terwijl spelende kinderen in verblijfsgebieden niet permanent en overall bezig zijn met oogcontact. Dertig km per uur lijkt de laagste snelheid in dit model, terwijl dat niet als veilige snelheid bij een mix van alle soorten straatgebruikers kan worden beschouwd. Hoewel het vaak wel minder kan en het aantrekkelijk oogt om geen verkeersborden te gebruiken, wordt er wat demagogie over de nutteloosheid van verkeersborden gepleegd. Van een automobilist kan immers minstens worden verwacht dat hij daar acht op slaat, en een overtreding kan worden bestraft.

Merkwaardig is verder de beperkte aandacht die wordt geschonken aan fietsers, met een scherp onderscheid tussen recreatieve fietsers en utilitaire, terwijl bij veel fietsers zelf dat onderscheid niet herkend wordt en dat van moment tot moment kan veranderen.

6.5 Benadering uit leefbaarheid

Na de verschillende benaderingen van Shared Space om de auto te integreren in het verblijfsgebied, komen in deze paragraaf een aantal benaderingen aan de orde die uitgaan van de ruimtelijke eisen die door de mens en leefbaarheid worden gesteld.

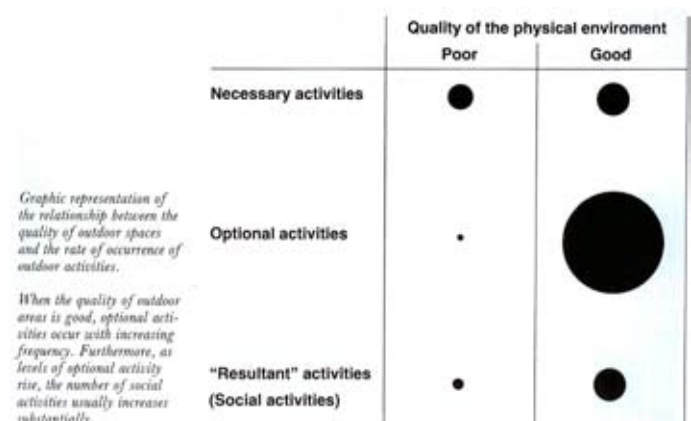
1. De stedenbouwkundige Gehl uit Kopenhagen (Life between buildings)
2. Verkeersdruk en de beperkingen van sociale contacten op straat. (Appleyard, Huttenmoser): het belang van erven binnen verblijfsgebieden
3. De Belgische straatcode
4. Omgekeerde ontwerp methode van Boudewyn Bach, een sterke integratie van lopen, fietsen, kwalitatief openbaar verkeer om een leefbare stad te realiseren

6.5.1 Life between buildings

De hoogleraar stedenbouw Jan Gehl benadrukt in "Life between buildings" [Life between buildings, using public space (5ed, 2003)] het belang van mensen op straat. De basis van de benadering van Gehl is het onderscheid van een drietal soorten activiteiten op straat, namelijk de noodzakelijke, de facultatieve en de sociale. De mate waarin die voorkomen hangt sterk samen met de aantrekkelijk van de straat.

Afhankelijk van de aard van de activiteit is de mate van op pad gaan afhankelijk van de kwaliteit van de openbare ruimte. In onderstaande tabel is dit weergegeven door het aantal sterretjes

Aard activiteit	Arme kwaliteit	Goede kwaliteit
Noodzakelijk Moeten altijd gedaan worden, naar het werk, naar school.	***	****
Facultatief Vinden alleen plaats als de omgeving aantrekkelijk is	*	*****
Sociaal Afhankelijk van anderen op straat, praatje maken, kinderspel	**	****



Op een hoger schaalniveau behandelt Gehl verschillende oplossingen voor de wijze van samengaan van mensen en autoverkeer. Hij onderscheidt een viertal verschillende mogelijkheden voor de interactie tussen mensen en auto's.

In de klassieke Amerikaanse oplossing (Los Angeles, VS), delen de auto en de voetganger de zelfde stedelijke ruimte. Zonder verdere interventie is het autoverkeer dominant en drukt de voetganger weg. Aan de andere kant van het spectrum bevindt zich het Venetië-type, hierin blijft het autoverkeer buiten de woongebieden, het goederenvervoer is over het water, de ultieme segregatie. Op die manier kan Venetië een voetgangercentraal segregatiemodel worden genoemd. Tussen deze uitersten positioneert Gehl twee andere types.

Het Radburntype kenmerkt zich door segregatie, maar biedt voor wandelaars en fietsers vaak weinig directe, sociaal onveilige verbindingen.

Het vierde type van Gehl in het integratietype, aangeduid met woonerf-Delft. In de verblijfsgebieden is sprake van integratie waarbij de voetganger centraal staat.

Hieronder in een tabel.

	Autocentraal	Voetgangercentraal
Segregatie	VS-Radburn	Eur-Venetië
Integratie	VS- Los Angeles	Eur-Delft woonerf

Enkele kantenekeningen bij de tussenvormen.

Delft woonerf (Eur), integratie van uit voetgangersperspectief, probleem handhaafbaarheid stapvoets en beperkt parkeren, in autoluwe voetgangersgebied in de binnenstad van Delft wordt dit beter beheerst via beperkte toegang met pollers

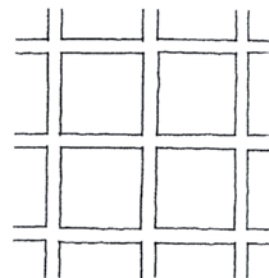
Segregatie:

Zoetermeer heeft kenmerken van de Radburn-oplossing met een overzichtelijk centraal netwerk van autowegen die de wijken verbinden en een minder directe en minder overzichtelijke fietsinfrastructuur.

In Houten is de opzet voetgangersvriendelijk, de hoofd auto-infrastructuur is een ringweg om de stad met 22 toegangen tot de buurten. Doorgaand autoverkeer is van de ene naar de andere buurt onmogelijk, een andere buurt is alleen via de ring te bereiken. Dit betekent een gunstige concurrentie positie voor lokaal wandelen en fietsen.

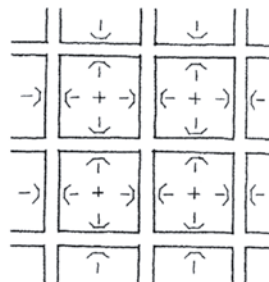
Los Angeles

Traffic integration on the terms of the fast-moving traffic. A straightforward, simple traffic system with a low degree of traffic safety. The streets are unusable for anything but vehicular traffic.



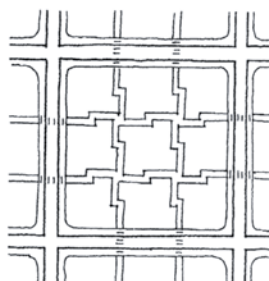
Radburn

Traffic separation system introduced in 1928 in Radburn, New Jersey: a complicated, expensive system involving many parallel roads and paths and many costly underpasses. Surveys of residential districts show that this principle, which in theory appears to improve traffic safety, functions poorly in practice because pedestrians follow shorter routes rather than safer, more lengthy, routes.



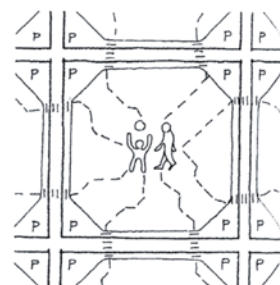
Delft

Traffic integration on the terms of slow-moving traffic. Introduced in 1969, the system is simple, straightforward, and safe, maintaining the street as the all-important public space. When cars must be driven up to a building, this system of integration is by far superior to the two systems above.



Venice

The pedestrian city. Transition from fast to slow-moving traffic on the outskirts of the city or the area. A straightforward and simple traffic system with a considerably higher safety level and greater feeling of security than any other system.



6.5.2 Verkeer en sociale contacten op straat

In het onderzoek van Donald Appleyard (1981, Livable street) is vastgesteld dat de intensiteit van het verkeer in een straat negatief samenhangt met het aantal sociale contacten tussen mensen in die straat.

In de jaren 90 heeft Huttenmoser van het Marie Meierhofer instituut in Zurich onderzoek verricht naar de relatie tussen de ontwikkeling van kinderen van ongeveer vijf jaar en het verkeer op straat. Twee situaties zijn hierbij vergeleken, een situatie waarbij de kinderen zelfstandig buiten konden spelen en een situatie waarbij dat niet kon. In het onderzoek blijken grote verschillen in de sociale en motorische ontwikkeling.

Mede onder druk van de Voetgangersvereniging in Zwitserland heeft recent een verduidelijkende innovatie op woonerfgebied plaatsgevonden. Het erf (Begegnungszone) wordt sinds 2002 aangegeven door middel van het gewone bord met rechtsonder de invoeging van het maximum 20 bord. Deze 20 km-erven komen behalve in woonwijken ook in veel stadscentra voor, bijvoorbeeld in Zurich, Geneve en Bern.



(meer informatie: <http://www.begegnungszonen.ch>)

Voortbouwend op het eerdere onderzoek heeft Huttenmoser samen met Sauter vervolgonderzoek verricht in Basel naar de inrichting van de straat en de mate waarin sociale contacten voorkomen.

(http://www.nfp51.ch/e_module.cfm?Projects.Command=details&get=35)

In dit onderzoek werden 50km straten, 30 km straten en woonerf-achtige (voetgangers-eerst) straten met elkaar vergeleken. Ook hierbij is de negatieve samenhang tussen verkeersdruk, parkeerdruk en rijnsnelheid aan de ene kant en de leefkwaliteit aan de andere kant vastgesteld. Betere leefkwaliteit bleek uit significant meer sociale contacten, de kinderen spelen meer buiten en ouderen blijven langer zelfstandig wonen.

Behalve in Zwitserland zijn ook in Duitsland en Oostenrijk woonerven (Verkehrsberuhiger Bereich, gebieden met gekalmeerd verkeer) een gebruikelijke vorm naast Tempo 30 gebieden.

6.5.3 De Belgische straatcode

Om de straat beter bruikbaar te maken voor de meer kwetsbare straatgebruikers is in België sinds 1 januari 2004 de straatcode van kracht. Deze veranderingen in het verkeersreglement hebben als doel de verkeersleefbaarheid te verhogen en tot een evenwichtiger verdeeld weggebruik te komen. Onderdelen van deze straatcode zijn:

- De mogelijkheid om de gehele bebouwde kom te definiëren als gebied met maximum snelheid van 30 km per uur.
- Profileren van erven, in dezelfde betekenis als in Nederland, maar maximum snelheid van 20 km per uur
- Nadrukkelijk gebruik van doorlopende trottoirs waar de voetgangers voorrang hebben zonder het verkeer nodeloos te belemmeren.
- Een nieuw gebodsbord D10 waar voetgangers en fietsers dezelfde ruimte dienen te gebruiken waarbij de fietsers de voetgangers niet in gevaar brengen.
- Rolschaatsers en steppers tot 16jaar dienen het trottoir (en niet de rijbaan) te gebruiken, mogen voetgangers niet hinderen en moeten stapvoets gaan.
- Als de voetganger of fietser zich op de rijbaan bevindt, moet de bestuurder van een voertuig een zijdelingse afstand van tenminste een meter laten tussen zijn voertuig en de voetganger of de fietser; als deze minimale afstand niet nageleefd kan worden, mag de bestuurder slechts stapvoets rijden of moet hij zo nodig stoppen. (meer informatie: <http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=715785153&action=viewStream&language=nl>)



6.5.4 De praktische aanbevelingen van Boudewyn Bach

In Stedenbouw en verkeer (CROW, 2006) zijn de gedachten en instrumenten van Bach verzameld. In zijn voorwoord markeert CROW directeur Koster het bijzondere van deze publicatie.

Hierin wordt het in belang toenemende grensgebied van verkeer en stedenbouw benaderd met een visie en methode die in het bijzonder van de (kwetsbare) mens uit gaat en op deze manier komt tot leefbare en verkeersveilige oplossingen voor de openbare ruimte. Centraal staat de omgekeerde ontwerp volgorde. Hierbij begint men met de bewegingskenmerken van (kwetsbare) mensen en/of de structurele en ruimtelijke aspecten die van belang zijn op de laagste ontwerpschaal van de opgave. Een instrument die dit ondersteunt is de steranalyse voor de voet en fietsverplaatsingen. Door de eenvoud van de methode kan deze analyse goed interactief met gebruikers plaatsvinden (de elastiekjes methode), maar er is ook een softwarematige ondersteuning van het verkeersbureau Mobycon (voorheen Diepens en Okkema). Zijn omgekeerde benadering komt ook terug bij de beschouwing over de aanpak van het werkproces. Probeer niet zoals gebruikelijk te starten met de zware, ondergrondse en snelle infrastructuur. Als die eenmaal is uitgetekend of uitgevoerd, is het heel moeilijk om daar nog iets aan te wijzigingen. Als men andersom ontwerpt, komen vroegtijdig wensen boven tafel over de vorm en beleving en over maatregelen die lopen, fietsen en spelen veilig en prettig maken. Belangrijke vragen in het ontwerpproces zijn bijvoorbeeld of een kind van 12 jaar zonder begeleiding kan oversteken, of men daar een linker autoportier kan opendoen zonder een fietser te scheppen en of de straatverlichting past bij het gewenste rijgedrag. In zijn omgekeerde ontwerp methode is veel oog voor in-

tegratie van de belangen van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer om op deze manier een bijdrage te leveren aan selectief en minder hinderlijk autogebruik

Op basis van Bach zijn de volgende kwalitatieve integraties denkbaar

Fiets	Trein	Onderlinge versterking door: 1. Station is knooppunt van kwalitatief fietsnetwerk 2. Voldoende en goede fietsenrekken 3. OV-fiets beschikbaar
Fiets	Voetganger en spelende kind	Geen barrières, zonodig menging in stapvoetse gebieden waarbij de fietser de voetganger niet hindert.
Voetganger	Auto	Goede parkeerplekken voor greenwheels (deelauto's) en huurauto's Goede oversteekvoorzieningen van de 50 km wegen
Spelende kind	Auto	Of voldoende trottoir of een erf
Gehandicapte	Scootmobiel	Parkeervoorziening voor de deur, heeft overal toegang mits anderen niet in worden gevaar gebracht, zo nodig door stapvoetse snelheid
Gehandicapte	Auto	Ruime ontheffingsmogelijkheden voor toegang en parkeren



Fietspaden in het nieuwe ontwerp voor Ruys de Beerenbrouckstraat in Delft (foto: EK)



Uitnodigend verblijfsgebied of autogoot? (foto: EK)



Zebra met middeneiland, een oversteekvoorziening voor een 50 km-straat. Nog beter indien op plateau. (foto: EK)



Fietsers in de knel bij fietsstroken op 50 km-straten langs parkeerstroken. Bij autoparkeren hoort een fietspad. (foto: EK)

6.6 Op stap naar een kindvriendelijke typologie

6.6.1 Hoe kunnen de straten in de stad vanuit het perspectief van het kind optimaal zijn?

In dat kader zijn we op zoek naar een zodanige visie op en in-deling van straten dat die straten samen optimaal de ontplooiing van kinderen mogelijk maken. We spreken dan over een kindvriendelijke typologie. Huidige bezit en gebruik van de auto staan hierbij niet ter discussie, maar mogen niet ten koste gaan van de ontplooiingsmogelijkheden van kinderen.

Bij de ontwikkeling van de kindvriendelijke typologie hebben we gezocht naar mogelijkheden om met gebruik van de eerdere modellen te komen tot een optimale situatie vanuit het perspectief van kinderen. Straten die voldoende veilig zijn en kinderen uitnodigen tot zelfstandig gebruik. Buitenspelen moet vanaf de voordeur mogelijk zijn. Daarvoor moet ruimte zijn. In de huidige realiteit krijgen kinderen al snel met verkeer te maken. Zolang dit niet harder rijdt dan stapvoets is dat acceptabel, maar 30 km/uur is voor kinderen al erg hard.

Kinderen moeten langzaam aan hun actieradius kunnen uitbreiden, over veilige stoepen en veilige oversteken naar hun vriendjes en speelplekken.

Daarnaast hebben we te maken met de unieke situatie in Nederland wat betreft de mate van gebruik van de fiets. De fiets biedt kinderen een grotere actieradius, maar met name voor kinderen is belangrijk dat zij geen gevaar te duchten hebben van het overige verkeer. Dat betekent dat in gewone straten met gemengd verkeer de snelheid beslist niet hoger moet zijn dan 30 km/uur en ook de verkeersdruk niet te hoog moet zijn. Bij hogere snelheid zijn gescheiden fietspaden geboden, en moet de oversteek over deze wegen veilig zijn geregeld. Deze basisprincipes komen het best tot hun recht als binnen de bebouwde kom bij het vormen van verkeersplannen allereerst aandacht geschonken wordt aan het fijnmazige netwerk voor de voetganger, vervolgens het iets minder fijnmazige netwerk voor de fietser en daarna pas de voorzieningen voor achtereenvolgens openbaar vervoer en particulier autoverkeer.

Beleving van een snelheid

<i>Automobilist</i>	<i>Objectieve snelheid</i>	<i>12-jarig kind</i>
Ik sta bijna stil, heel langzaam	15 km/h, stapvoets	Gewone snelheid op de fiets
Langzaam	30 km/h	Best hard, zo hard kan ik niet fietsen
Gewoon	50 km/h	Een andere wereld, niet mengen, heel voorzichtig oversteken, liefst bij goede zebra, botsingen zijn dodelijk

30-km-straten zonder trottoir, waar mogen de kinderen spelen?

(foto: EK)



6.6.2 Kinderen en snelheid

Kinderen ervaren snelheid anders dan de automobilist.

De verschillende interpretatie van een gewone snelheid geeft de tabel onderaan deze pagina.

Zoals uiteengezet in 6.3 kan 30 km/uur niet als voldoende/uiterste veilige snelheid worden beschouwd voor onverhoopte botspartners van een auto met die snelheid. Daarom past de stapvoetse snelheid van 15 km/h als verkeersveilige voorwaarde in het model voor een kindvriendelijke typologie. Naast de verkeersveiligheidseffecten heeft Huttenmoser gewezen op de positieve sociale aspecten in de buurt met die lagere snelheid. Voor kinderen zelf is 30 km/h onmogelijk hard. Sportieve volwassen fietsrecreanten weten deze snelheid nauwelijks te halen, de snelheid van kinderen op de fiets ligt tussen 10 en 15 km/uur, stapvoets dus.

Als kinderen ervaring opdoen als fietser in het gemengde verkeer van een 30 km straat, is het gewenst in verband met de snelheids-, maar vooral massaverschillen om het kind te stimuleren tot serieus verkeersgedrag. Die grote alertheid is eveneens belangrijk bij het oversteken van 50km straten.

6.6.3 Kinderen, speelsheid en onvoorspelbaarheid

Naarmate de maximum snelheden van het verkeer in een gebied afnemen (50 – 30 – stapvoets) is het voor het gemotoriseerde verkeer meer mogelijk en nodig om te kunnen reageren op onverwachte situaties. Dat speelt in de pluriformiteit van de bebouwde kom vooral in verblijfsgebieden. De hang naar uniformering van Duurzaam Veilig en voorspelbaarheid dient geleidelijk aan af te nemen. Kortom een relatie tussen toename van de verblijfsfunctie en een toename van de onvoorspelbaarheid. Dat vereist binnen de voor de leefwereld van kinderen zo belangrijke omgeving van de verblijfsgebieden, de 30 km-gebieden, een verfijning, een verfijning die overigens al bestaat, het verschil in maximum snelheid namelijk tussen 30 km-gebied en (woon)erf. In 30km straten is de rijbaan in principe voor het verkeer, maar moet de automobilist er alert op zijn, dat kinderen ineens tussen geparkeerde auto's kunnen opdagen. Verder zullen (oudere) kinderen als het niet druk is ook op de rijbaan spelen. In een erfsituatie is de situatie geheel anders, daar is de auto te gast op het terrein van voetgangers en spelende kinderen. Op het erf is de grootste voorspelbare onvoorspelbaarheid en zal de snelheid (stapvoets) daartoe aangepast moeten zijn.



6.6.4 Kinderen scheiden of mengen met het autoverkeer?

Welke functies kunnen hier bij welke maximum snelheid de ruimte delen, wanneer is scheiden beter? Hieronder schetsen wij een ideale gelaagdheid, gebaseerd op de huidige DV-indeeling. Het voordeel voor kinderen van deze gelaagdheid is tweerlei. Aan de ene kant biedt die de noodzakelijke speelplekken op erf en trottoir dichtbij huis. Aan de andere kant kunnen kinderen op deze manier geleidelijk wennen aan en zich ontwikkelen voor complexere verkeerssituaties.

(zie onderstaande tabel)

<i>Functie op straat / zone</i>	<i>Erf-zone</i>	<i>30km-zone</i>	<i>50km-wegen</i>
Spelend kind	Erf	trottoir	trottoir
Voetganger	Erf	trottoir	trottoir
Fietser	Erf	rijbaan	fietspad
Automobilist	Erf	rijbaan	rijbaan

In verband met de grote verscheidenheid aan straten en de onmogelijkheid om een bestaande situatie snel te veranderen zijn de grenzen in de praktijk minder scherp. Op 50km wegen zijn soms (nog) geen fietspaden, op sommige drukke 30 km straten gebruikt men fietsstroken, en bij erven behoort een autovrije strook tot de mogelijkheden.

Op een verstandige wijze omgaan met snelheid en mengen of scheiden is van groot belang voor de verkeersveiligheid. Voldoende verkeersveiligheid is in deze typologie een belangrijke randvoorwaarde voor kindvriendelijkheid, maar het zijn elkaar slechts ten dele overlappende begrippen. Het stratennetwerk kan voor kinderen van een toenemende complexiteit te zijn.

6.6.5 Waarom een stad van kindvriendelijk straten

Voor een goede fysieke, sociale en cognitieve ontwikkeling van kinderen is het uitermate belangrijk dat de straten voor kinderen optimaal bruikbaar zijn. In hoofdstuk 1 is het belang van het buiten actief zijn van kinderen uiteengezet, het spelen op straat en de zelfstandige mobiliteit van kinderen. Bij een kindvriendelijke typologie zijn de straten in de stad uitnodigend en voldoende verkeersveilig voor kinderen. Het is daarbij een uitdaging aan ontwerpers om het autoverkeer in redelijke mate te verzoenen met de belangen van kinderen. Dat betekent niet dat alle straten allemaal even geschikt moeten zijn voor alle leeftijden. Kinderen moeten gedurende hun ontwikkelingsproces tot het einde van de basisschool steeds complexere verkeerssituaties kunnen hanteren. Daarnaast moeten kinderen in de stad zich als kinderen speels kunnen gedragen. De straten van de stad moeten dit mogelijk maken, zonder al te ernstige gevolgen. Veilige mobiliteit is een basisrecht, ongeacht leeftijd of vervoerswijze, dit geldt ook voor kinderen, die spelen, lopen of fietsen.

Kindvriendelijk houdt in uitnodigend en verkeersveilig. Verkeersveilig kan worden gemeten en in relatie worden gezien met andere gevaren van opgroeiende kinderen (in huis, obesitas, sociale isolatie). Uitnodigend gaat over subjectieve veiligheid en kan ook worden geoperationaliseerd. Op welke manier is verkeersveiligheid in het ontwerp verankerd? Is er voldoende trottoir en zijn de straten oversteekbaar? Zijn er veilige fietsvoorzieningen?

6.6.6 Enkele ontwerp aanbevelingen

voor een kindvriendelijke typologie.

1. Grote verblijfsgebieden.
Als standaard binnen de bebouwde kom grote verblijfsgebieden (tot maximaal 30 km/uur), waarbinnen de sociale activiteiten kunnen plaatsvinden. Daarnaast een zeer beperkt aantal wegen met een maximum snelheid van 50km per uur.
2. 50 km wegen ook verkeersveilig voor niet-gemotoriseerd verkeer.
Alleen 50 km/h op wegen binnen de bebouwde kom toestaan, als in de veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers is voorzien. Dit houdt onder andere in gescheiden fietspaden en goede oversteekplekken (op 30 km-plateau, met vluchtheuvel/middengeleider). Bij schaarste aan ruimte op 50 km wegen heeft een gescheiden fietspad hogere prioriteit dan parkeerruimte.
3. Verblijfsgebieden zijn divers.
Passend bij een niet op verkeer, maar op mensen toegesneden omgeving treft men in verblijfsgebieden een grote diversiteit aan; hier vindt men 30km gebieden, erven, autovrije gebieden, fietsstraten en voetpaden.
4. 30 km/uur-woonstraten of erf
30 km/uur-woonstraten hebben altijd een voldoende trottoir (volgens ASVV bij voorkeur 2m); Bij schaarste aan ruimte in 30km straten heeft voldoende trottoir hogere prioriteit dan parkeerruimte. Indien niet voldoende ruimte voor trottoir beschikbaar is verdient een stapvoetse erf de voorkeur. De lagere toegestane snelheid maakt het aanmerkelijk veiliger, er is een significant hogere ontmoetingskwaliteit en het is daarvoor aantrekkelijker om er te spelen.
5. Kindvriendelijk parkeren in 30km straten
Het tunneleffect (parkeerstroken aan weerszijden) dient vermeden te worden. Bij voorkeur is parkeren geconcentreerd, als dat niet kan aan slechts een kant parkeren. Om de verblijfskwaliteit en oversteekbaarheid van 30 km/uur-woonstraten te verbeteren worden parkeerstroken regelmatig (bijvoorbeeld om de 20m) onderbroken door extensies (oren).
6. Verkeer door verblijfsgebieden
Doorgaand gemotoriseerd verkeer door verblijfsgebieden wordt ontmoedigd. Op strategische plekken kunnen rustige straten worden geknipt (doodlopend, cul de sac) en als erf worden ingericht (stapvoets, 15 km/h).
In verblijfsgebieden alleen voorrangskruisingen ten behoeve van hoofdroutes van het fietsnetwerk of het openbaar vervoer
7. Gebruik poorten
Bij overgangen tussen erf, 30 en 50 wordt een uitritconstructie (doorlopend trottoir) toegepast.

7. Het belang van het trottoir

7.1 Inleiding en historie

Het trottoir is een verhoogd en bestraat voetpad naast de rijweg. Die ruimte wordt ook vaak aangeduid als stoep. De naam stoep wordt ook gebruikt in de betekenis van een geplaveide, veelal door een hekje omgeven ruimte voor een huis of een stenen opstap voor de ingang van een huis. In die zin is een stoep de overgangsruijtte tussen straat en huis en ook vaak juridisch één geheel met het bijbehorende huis. Het is vergelijkbaar met het privé-tuintje voor het huis zoals het trottoir te vergelijken is met het openbare plantsoen in de woonomgeving. In de historie van Nederland is de privé stoep ouder dan het trottoir en terug te vinden op oude schilderijen.



(foto: EK)

De komst van het trottoir hangt samen met de verstedelijking en de bijbehorende groei van het verkeer vanaf het eind van de negentiende eeuw. Het idee was onbelemmerde doorgang voor het rijverkeer en een eigen plek voor de voetgangers, die daardoor bovendien iets minder last zouden hebben van plassen en opspattend water (soms vermengd met paardenpoep). Dat heeft ertoe geleid dat in het begin van de twintigste eeuw de gemeentebesturen in heel Nederland poogden om de privé stoepen te veranderen in een openbaar trottoir, met in het achterhoofd dat het rijverkeer dan meer ruimte zou krijgen. Maar veel eigenaren van deftige huizen weigerden daaraan mee te werken, zodat we, gelukkig, langs de grachten in oude Hollandse steden nog altijd individuele stoepen vinden die een sieraad zijn in het straatbeeld. Vaak zijn ze gemaakt van hardstenen platen met palen en ijzeren kettingen.

(foto: EK)



7.2 Regelgeving

In Nederland zijn trottoirs binnen de bebouwde kom inmiddels een gebruikelijke voorziening. In de ASVV(14.4.1) wordt deze voorziening aanbevolen met een voorkeursbreedte van minstens 2 meter. Bij korte (tot 10m) vernauwingen is een breedte van minstens 1,2m denkbaar, bij lichtmasten en verkeersborden minimaal 0,90m. Deze minimale maten kunnen wel problemen opleveren voor voetgangers met een rollator of kinderwagen en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig. Als hoogteverschil met de rijbaan wordt 8 a 10 cm aanbevolen.

Bij nauwe straten kunnen deze aanbevelingen strijdig worden met de minimale breedte voor een eenrichting rijbaan in een 30km/h omgeving van 3,10m (ASVV12.2.9). In deze situatie verdient het alternatief van het stapvoetse erf de voorkeur. Het trottoir is de gebruiksruijtte voor de voetganger en ook bedoeld voor kinderen om veilig te kunnen spelen. De spelregels worden behandeld in de theorie van het rijexamen. Voetgangers zijn hierbij weggebruikers die zich lopend bewegen. Op het trottoir mogen tweewielers aan de hand worden meegenomen. Ook verwacht men dat skeelers, rolschaatsers en steppers van deze ruimte gebruikmaken en dat van kinderen tot 12 jaar op het trottoir fietsen wordt getolereerd. Verder mogen bestuurders van (gemotoriseerde) gehandicaptenvoertuigen (zoals de scootmobiel) ook gebruik maken van het trottoir. Het spreekt voor zich dat al deze bestuurders op het trottoir hun snelheid aanpassen aan die van de voetgangers.

7.3 Het trottoir bedreigd.

Door een aantal samenvallende ontwikkelingen wordt momenteel het trottoir in kwalitatieve en kwantitatieve zin bedreigd. Allereerst is er een enorme maar geleidelijke groei gaande in het aantal auto's en het aantal auto's per huishouden. Straten raken voller met auto's, trottoirs worden versmald of er wordt (half) op de stoep geparkeerd en het trottoir komt aldus in het gedrang.

Daarnaast heeft het trottoir als veilige plek voor de voetganger te weinig een rol gespeeld bij de vorming van verblijfsgebieden in de laatste 10 jaar. Omdat een kwalitatief trottoir geen nadrukkelijke eis is in de regelgeving van Duurzaam Veilig, ondanks de nadrukkelijke pogingen van de Voetgangersvereniging daartoe heeft dat niet geleid tot concrete ontwerp eisen. Bovendien heeft een nieuwe stedenbouwkundige mode van kamerbreed bestraten en weinig oog voor voetgangers en spelende kinderen die ontwikkeling nog versterkt. Tracy Metz vraagt zich af (NRC 3 mei 2003) hoe de stoep, de traditionele publieke ontmoetingsruimte bij uitstek, geruisloos uit Nederland aan het verdwijnen is en constateert dat Nederland met deze trend Amerika achterna lijkt te gaan.

Ondanks de aanbeveling in de ASVV (14.4.1) om aan beide zijden van een straat voetpaden in te richten, behalve in erven, is het onderscheid tussen erven met een stapvoetse snelheid van 15 km per uur en een 30-km straat langzaam vervaagd. Meer dan eens werden bestaande erven zonder trottoir omgezet in 30-km straten zonder trottoir. De formele rechten van de voetganger en de kinderen op de gehele breedte van de straat verdwenen hiermee, terwijl de toegestane maximum snelheid verdubbelde.

Het belang van een afgeschermd en aparte ruimte voor voetgangers wordt de laatste jaren ook sterk ondersteund door organisaties van senioren en gehandicapten. VVN gaat in het

kader van het nieuwe project 'levensloopbestendige straten en buurten' hier meer aandacht aan schenken. Hierbij komen de al eerder genoemde aanbevelingen (zie hoofdstuk 5) voor een straat toegankelijk voor iedereen weer terug.

7.4 De situatie in het buitenland

Het trottoir wordt in de VS aangeduid als sidewalk en in Engeland als pavement.

Nederlands	Stoep	Trottoir
Engels	Steps	Sidewalk, Pavement
Frans	Perron	Trottoir
Duits	Tritt, Stufe	Bürgersteig, Fuszsteig
Spaans	Escalinata	Acera

Naast andere namen zijn regels in Europa wat betreft beschikbaarheid en het gebruik nog al verschillend. In veel landen in Europa is het gebruikelijker dat voetganger en fietser het trottoir delen en is hiervoor ook een 'gedeeld' bord beschikbaar. In België en Duitsland wordt dat bord wel gebruikt, in Nederland nauwelijks.



Doorlopend trottoir langs 50 km straten. (foto's: EK)



7.5 Nieuwe trottoirs

In het begin van dit hoofdstuk is het trottoir beschreven als een verhoogd en bestraat voetpad naast de rijweg. Op deze manier had de voetganger een aparte ruimte beschermd van andere weggebruikers. De verhoging diende als fysieke afscherming maar was vaak ook nuttig om de voetganger te vrijwaren van de waterafvoer op straat. Alleen het opspattende water van passerende auto's bleef.

Een alternatief voor het verhoogde trottoir is een door palen afgeschermd voetgangersruimte. Kinderwagens, rolstoelen en scootmobielen ondervinden geen last meer van hoogteverschillen en parkeren op de voetgangersruimte wordt effectief tegengegaan. Ook het trottoir en fietspad op een niveau met alleen een visuele scheiding wordt toegepast.

Een positief gevolg van de Duurzaam Veilig ontwikkeling voor de voetganger is de komst van het overstekende, doorlopende trottoir. Deze loopt op trottoirhoogte door en doordat deze een drempel vormt op de rijbaan wordt de snelheid van bestuurders die het trottoir kruisen geremd. Het doorlopende trottoir wordt ook vaak gebruikt als 'poort' tussen verschillende verkeersomgevingen.

Uit jurisprudentie blijkt dat een dergelijk doorlopend trottoir als uitrit beschouwd wordt, hetgeen betekent dat de bestuurder die over het doorlopend trottoir rijdt vrije doorgang moet geven aan alle andere weggebruikers, dus ook aan voetgangers.

Het is wenselijk om deze verkeersregel die de voetganger in bescherming neemt en de maximale passeersnelheid van bestuurders beperkt tot stapvoets beter bekend te maken. Bij goede bekendheid en acceptatie kan een consequent doorlopend trottoir een waardevol voetgangerslint door de wijk vormen.



8. Erven (met stapvoetse snelheid) en autovrije gebieden

8.0 Inleiding

Erven en autovrije gebieden hebben primair een verblijfsfunctie en zijn daarom vooral ontworpen voor de mens te voet, de voetganger (de wandelaar), maar ook spelende kinderen en mensen die zittend of staand wat kijken of een praatje maken. In erven is het overige verkeer te gast, moet het zich aanpassen aan de voetgangers en spelende kinderen en mag het slechts stapvoets rijden. Ook in autovrije gebieden van enige omvang (zoals binnensteden, winkelgebieden) moet regelmatig bepaald verkeer worden toegelaten, zij het onder bepaalde voorwaarden, bij voorbeeld ter bevoorrading van bedrijven en bezorging bij particulieren, het inzamelen van huisvuil, bij verhuizingen etc. Die toegang van (vracht)auto's, dat mengen dient in deze voetgangersgebieden op een zelfde verkeersveilige en mensvriendelijke manier te geschieden als in erven.

8.1 Richtlijnen en regels

8.1.1 Onderscheid erf en erftoegangsweg

In de ASVV wordt soms geworsteld met het onderscheid tussen erf en erftoegangsweg. Erftoegangsweg (blz. 322) wordt gedefinieerd als een weg bedoeld voor het toegankelijk maken van erven (het terrein rond woningen en gebouwen, inclusief woon-erf, winkelerf). Maar daarnaast kan een erf ook een vorm van een erftoegangsweg zijn. Op blz 334 (begin van §8.2.2) staat vermeld dat de snelheid op erftoegangswegen ook kan worden geregeld door het instellen van een erf.

8.1.2. Wie ontwerpt de verblijfsruimte?

Bij de behandeling in de ASVV van de voorzieningen voor erven en voetgangersgebieden (§12.1.1) wordt gesteld dat dit situaties zijn waarin de aandacht vrijwel geheel kan worden gericht op de verblijfskwaliteit. Dit vraagt om een vormgeving die de voetgangers een grote tot zeer grote mate van bewegingsvrijheid geeft. Het gedrag van de andere weggebruikers moet worden beïnvloed zodat duidelijk is dat er prioriteit is voor de voetgangers. Soms leidt het zelfs tot een beperking van de toelating van andere weggebruikers. Het is daarom de vraag of de inrichting van erven wel tot het domein van de verkeerskundig ontwerper behoort, of dat het niet meer bij de stedenbouwkundig- of landschapontwerper past, mede gezien de verkeerskundig afwijkende gedragsregels, zoals: voetgangers mogen de gehele breedte gebruiken, bestuurders zijn te gast met een maximale snelheid van stapvoets (=15 km/h) en het feit dat de verkeersfunctie minimaal te noemen is (art.44 t/m 46 RVV).

8.1.3 Het theorieboekje voor het rijexamen

In de theorie voor het rijexamen (ANWB, 2005) wordt de aankomende automobilist op de volgende manier geïnstrueerd: Een erf (verkeersbord 106) is een straat of een aantal straten zonder trottoir. Het verkeer op een erf dient rekening te houden met niet-gemarkeerde voorwerpen zoals bloembakken, paaltjes en drempels, die geplaatst zijn om te voorkomen dat bestuurders snelheid kunnen maken. Voetgangers mogen de wegen over de volle breedte gebruiken (RVV 44). Spelen, een praatje maken etc is voor hen overal toegestaan. Bestuurders mogen binnen het erf niet sneller rijden dan stapvoets (15 km/h) (RVV



(foto: EK)

45.1) en moeten steeds rekening houden met voetgangers en spelende kinderen. Op kruisingen binnen een erf geldt dat bestuurders van rechts voorrang hebben. Binnen erven mag het motorvoertuig alleen geparkeerd worden op plaatsen voorzien van het blauwe bord E4 (parkeren) en/of een tegel met een P in het parkeervak. De grens van het erf is meestal uitgevoerd met doorlopend trottoir (in- en uitritconstructie). Hier moet u alle weggebruikers (ook voetgangers) voor laten gaan.

Hieronder als illustratie twee voorbeelden van mogelijke toetsvragen uit de CBR examenstof

10. Met welk bord wordt een erf aangegeven?

A met bord A

B met bord B

C met zowel bord A als B

A B

33. U rijdt hier 30 km/h. Mag dat?

ja

nee

8.2 Verblijfswaarde

8.2.1 Erf

Een erfoplossing in het verblijfsgebied biedt vergeleken met de standaard 30km straat vaak een aantal voordelen. Allereerst zal de automobilist hier nadrukkelijker de verblijver, het spelende kind en de voetganger verwachten en zijn ze ook beter zichtbaar. In 30 km straten is meestal sprake van een rijgoot, een rijbaan tussen rijen geparkeerde auto's. Een kind dat oversteeft is vaak slecht zichtbaar en kan onverwachts opduiken voor een automobilist. Daarnaast is op het erf door het meervoudig ruimtegebruik vaak vele malen meer ruimte beschikbaar als verblijfsruimte om te spelen en elkaar te ontmoeten. Bovendien is er meer ruimte voor beplanting en een strookje voor de gevel waar de bewoners bij voorbeeld eigen planten en een bank kunnen plaatsen. In nieuwbouwprojecten met krappe straatprofielen wordt intussen het erf herontdekt als beste keuze om compactheid te realiseren.

Over het belang en de mogelijkheden van de straat als ontmoetingsruimte is door Appleyard, Gehl en Hüttenmoser gepubliceerd (zie hoofdstuk 6)

8.2.2 30-km straat

Ook uit de KiSS metingen bleek dat de gangbare straat in een 30 km verblijfsgebied bestaat uit een centrale rijbaan met aan weerszijden rijen geparkeerde auto's.

Voor de voetganger en het spelende kind is er vaak weinig meer dan een smal trottoir achter de rij geparkeerde auto's. Ondanks het feit dat de rijbaan slechts gebruikt wordt door kleine hoeveelheden gemotoriseerd verkeer, is het onaantrekkelijk en minder voor de hand liggend om hier te spelen omdat deze geïsoleerd is van het trottoir. Daarnaast werkt zo'n straat slecht als een sociale ontmoetingsruimte omdat tussen de trottoirs een drietal barrières liggen, namelijk een strook geparkeerde auto's, een strook waar gemotoriseerd verkeer mogelijk is en weer een strook geparkeerde auto's.

Tenslotte oogt deze straat voor de automobilist als een rijtunnel waar een enkele drempel vaak het enige is om eraan te herinneren dat de snelheid gematigd moet worden. Al eerder is opgemerkt dat bij een botsing met een onverwachte oversteker de kans op een calamiteit veel te hoog is om te kunnen spreken van een veilige verblijfsruimte.

8.2.3 Buiten spelen

Onderzoek van het SCP wijst uit, dat de straat belangrijk is als buitenspeelplek voor kinderen. Het is dan ook te betreuren dat bij het denken over het gebruik van de openbare ruimte het schot tussen de verkeersambtenaren en de jeugd en jongerenambtenaren vaak nog bestaat. Bij de discussie over de Wet buitenspeelruimte (3% norm) kan het nuttig kan zijn om de bijdrage van trottoirs en erven in dit kader ook te kwantificeren.

8.3 Historie en evolutie

8.3.1 Definitie van het erf

Bach (2006) maakt bij zijn definitie van erf (woonerf) onderscheid tussen de stedenbouwkundige benadering en de verkeerskundige benadering.

In de stedenbouwkundig benadering is het een openbare, straatachtige ruimte waar het wettelijk regiem en de inrichting voorwaarden scheppen voor een veilige en aangename uitoefening van aan de bebouwing gerelateerde activiteiten. Deze erven bieden gelegenheid voor ondermeer spelen, winkelen, ontmoeten, verblijven, parkeren en rijden met een beperkte snelheid.

In de verkeerskundige benadering is het een gebied, aangeduid met het verkeersbord G5 (RVV 1990), waarin de verblijfsfunctie domineert, waarin niet harder dan stapvoets mag worden gereden en waarin parkeren alleen is toegestaan in de aangegeven vakken.

8.3.2 De opkomst van het woonerf

De term woonerf werd midden jaren zestig geïntroduceerd in de stedenbouwkundige plannen voor de Nederlandse 'new town' Emmen in de betekenis van ruimten waar de woonactiviteiten tot op de straat moesten kunnen plaatsvinden dankzij maatregelen die het autoverkeer daarop voorbereiden. In het interview met hoogleraar Niek de Boer (Bach, blz 263) wordt de ontwikkeling gezien als een reactie op het verdwijnen van de ontmoetingsfunctie van de jaren 50 straat door het opdringen van de auto. Het oorspronkelijke erf is een autovrije ruimte bij de huizen voor spelende kinderen, voetgangers en fietsers die vrijwel naadloos overgaat met doodlopende straten voor autoverkeer en parkeren. Er is dus geen parkeren bij de huisdeur.

Het concept werd door het stedenbouwkundig ontwerpteam van de gemeente Delft operationeel gemaakt. Deze begintijd komt terug in een interview met Váhl (Bach, blz 85)

In Prikkel in de stedenbouw (Váhl, 1985) beschrijft Váhl ruim voorzien van tekeningen en illustraties woonerfachtige ontwikkelingen in het begin van de jaren 70 in nieuwbouwwijken van Delft.



De Raamstraat voor de inrichting (foto: KV)



De Raamstraat na de inrichting (foto: KV)

Naast bovengenoemde stedenbouwkundige ontwikkelingen ontstond begin jaren 70 ook veel draagvlak voor meer aandacht voor verkeersveiligheid. Zo is "Stop de Kindermoord" in 1974 ontstaan naar aanleiding van een artikel van de Brabantse journalist Vic Langenhoff in de Tijd (20 september 1972). In dat artikel riep de journalist, die een kind verloor bij een ernstig verkeersongeluk, op om overal in het land Stop-pressiegroepen op te richten. Dat zelfde jaar wordt een eisenpakket aangeboden aan de kamervoorzitter. In 1973 stelt minister Udink de Interdepartementale Werkgroep Verkeersleefbaarheid in Steden en Dorpen in (eindrapport 1978).

Op 6 februari 1974 vindt een demonstratie op het Binnenhof plaats met kinderen uit het hele land. Ook in 1974 maakt de Nederlandse Vereniging Bescherming Voetgangers (de opvolger is opgegaan in VVN) in samenwerking met de gemeente Delft een film over "De weg van het kind waar de auto mag komen", waarin de hoofdcommissaris van Politie laat zien waarom de herinrichting van straten tot woonerf gewenst is.

Na grootschalige proefprojecten in Rijswijk (Leeuwendaal) en Eindhoven kreeg in 1976 het woonerf een wettelijke status doordat aan het RVV een aantal woonerf artikelen werden toegevoegd. De kern hiervan is het recht voor voetgangers en spelende kinderen om ongehinderd de gehele breedte te gebruiken en de snelheidsbeperking van bestuurders tot stapvoets. Bovendien werden wettelijke eisen gesteld waaraan de inrichting van de straat moest voldoen voordat de wegbeheerder het woonerf-verkeersbord mocht plaatsen. Deze eisen waren nogal gedetailleerd.

Na de wettelijke status van het woonerf kreeg Stop de Kindermoord subsidie van het ministerie om woonerven te promoten en worden kadercursussen georganiseerd.

Naar aanleiding van die wetgeving geeft de ANWB een uitgebreide brochure uit over het woonerf. Hierin wordt gesteld dat de straat zodanig ingericht moet worden dat het verkeer langzaam rijdt met snelheden van 20 a 30 km per uur (blz 9), hetgeen de helft is van de toenmalige maximum snelheid binnen de bebouwde kom. Deze publicatie krijgt in de volgende jaren een aantal heruitgaven en verschijnt in 1980 ook in het Frans, Engels en Duits. Later is ook nog een Japanse vertaling verschenen.

8.3.3 De evolutie van het woonerf

In de praktijk ervaart men de uitgebreide ontwerp-eisen voor het woonerf als te weinig praktisch. Bovendien bleek een woonerf-achtige inrichting ook buiten woonstraten te worden toegepast. Tevens was in 1983, op aandringen van het comité '50 is teveel' (een samenwerkingsverband van Stop de Kindermoord, de Fietzersbond en de Vereniging Bescherming Voetgangers) de 30 km/uur regeling ontstaan.

In 1985 verschijnt een voorstel tot aanpassing van de woonerf wetgeving (Van woonerf naar erf van de werkgroep erven) met voorstellen tot versoepeling van de oorspronkelijk strikte eisen. Het onderscheid met de nieuwe 30 km/uur regeling is aandachtspunt hierin.

In 1988 wordt het RVV aangepast en tevens wordt voor een nieuw Europees afgesproken bord gekozen. In 1989 verschijnt CROW publicatie 29 gewijd aan het erf. Markante aspecten in de nieuwe regeling zijn dat doorgaand verkeer niet is uitgesloten, zij het in beperkte mate (in artikel 1, blz. 12) en dat dit vormgegeven kan worden via eenrichtingsverkeer. Daarnaast wordt vastgesteld in artikel 3 dat voor sommige voetgangers een autovrije strook op het erf aantrekkelijk kan zijn. (blz. 27). Wat de verkeerssnelheden in een erf betreft, is de term 'stapvoets' gehandhaafd. De term past uitstekend bij menging van voetgangers en rijdend verkeer (blz.18).

In samenhang met de uitbreiding van de 30km gebieden neemt de verwarring toe.

Zo meldt in de NRC (31 augustus 1994) emeritus hoogleraar Kroes in een pleidooi voor het terugdringen van het aantal verkeersdoden dat binnen de bebouwde kom het woonerf met een maximumsnelheid van 30 km per uur het veiligst is.

Een jaar later (30 november) opnieuw in de NRC het bericht 'dat de historische binnenstad van Amsterdam binnenkort de status krijgt van een woonerf en dat het autoverkeer zal worden gedwongen tot de maximum snelheid van 30 kilometer per uur'. Het probleem wordt ook gesignaleerd in Verkeerskunde (1997, 5, Verkeerskunde) onder de kop "Woonerf en 30km zone voor veel weggebruikers het zelfde"

Inmiddels, tien jaar verder, is het nog steeds niet veel beter: in de Kampioen (ANWB) van september 2006 wordt in het artikel 'Verkeersveiligheid in woonwijken verslechterd' al in de eerste regel uitgelegd, dat je woonerven kunt herkennen aan het 30-km bord...

Een andere groepering van auto's op een woonerf (Rijswijk)



(foto's: EK)



8.4 Verschillende toepassingsgebieden voor het erf

Volgens de erfregeling van 1988 kunnen deze in het algemeen worden toegepast in situaties waar heel nadrukkelijk de positie van voetganger (of fietser) centraal wordt gesteld. Dit zijn in de eerste plaats straten waaraan wordt gewoond, maar ook straten met een winkelfunctie, straten waar een school aan is gevestigd en straten waar andere, belangrijke publieke voorzieningen aan zijn gevestigd kunnen in aanmerking komen. Een erf kan ook worden overwogen indien er meer langzaam verkeer dan snelverkeer van de openbare ruimte gebruik zal gaan maken. Andere toepassingen zijn een parkerf waar rustig fietsen wordt gemengd met wandelen en allerlei vormen van joggen en een stationserf waar voetganger, fietser, taxi en tram met veilige stapvoetse snelheid gemengd moeten worden. In de wettelijke eisen wordt geen grens gesteld aan de maximale verkeersintensiteit. In de ASVV wordt een maximum van 100 mvt/h aangehouden.

8.5 Autoluw, autoarm, autovrij of autoloos

8.5.1 Beperkingen voor auto's

Op grond van de mate van toegang voor auto's in verblijfsgebieden onderscheidt de ASVV verschillende vormen van beperkingen voor auto's:

1. Autoluw is een gebied waar de omvang van het autoverkeer in enige mate wordt teruggedrongen. Doel is meestal het verhogen van de verkeersleefbaarheid. Een voorbeeld is het weren van doorgaand gemotoriseerd verkeer in een gebied en dit gebied zodanig inrichten dat de snelheid laag is. Een 30km gebied kan hiervan een vorm zijn.
2. Auto-arm is een gebied waar door inrichting en maatregelen het gebruik van de auto wordt ontmoedigd en het gebruik van andere vervoermiddelen (wandelen) wordt gestimuleerd. Het doel van auto-arme gebieden reikt verder dan dat van autoluwe gebieden. (dwz niet alleen minder doorgaand verkeer maar ook vermindering van herkomst en bestemmingsverkeer. Erven kunnen hiervan door inrichting en stapvoetse snelheid een voorbeeld zijn. Er is sprake van ontmoediging maar niet belemmering, elke auto heeft toegang.
3. Autovrij is een gebied waar geen auto's mogen rijden of alleen onder stringente voorwaarden. Dit zal niet alleen leiden tot minder automobiliteit maar ook naar verwachting tot vermindering van het autobezit. Het ompollerde gebied van de Delftse binnenstad is hiervan een voorbeeld. Een automobilist dient bij de poorten aan de beheerders op afstand te vragen of de palen tijdelijk omlaag kunnen
4. Dezelfde Delftse binnenstad verandert op bepaalde momenten geleidelijk en flexibel tot een voor de auto (en zelfs voor fietser) ondoorgaanbaar gebied door vernauwing met kraampjes en daartussen grote aantallen mensen, die vooral de gezelligheid opzoeken. Door de drukte is het een puur voetgangersdomein geworden en is het gebied onmiskenbaar autoloos.

(foto: EK)



8.5.2 Toegang voor fietsers in autovrije gebieden.

In zijn beschouwing over voetgangersgebieden benadrukt Bach (par 6.8.2) dat, deze er nadrukkelijk zijn om auto's te weren en niet om fietsers uit te sluiten. Hij baseert zich hierbij o.a. op het onderzoek van Erik van Hal van adviesbureau BRO. Als fietsers zich als gast gedragen, met maximaal stapvoetse snelheid fietsen en voetgangers niet hinderen is het goed mogelijk fietsers toe te laten in voetgangersgebieden. Bij stapvoets rijden kan wat betreft de verkeersveiligheid een menging van voetgangers en fietsers op grond van massa en snelheid (impuls) geen bezwaar zijn, als bij een snelheidslimiet van 30 km/uur menging van fietsers en auto's ook verantwoord is.

Voetgangersgebieden kennen drukke en stillere tijden in de week; bij drukte zal de fietser besluiten af te stappen, of een omweg te kiezen. Er kunnen ook belangrijke fietsroutes door voetgangersgebieden lopen, omdat de omrijfactor anders te groot wordt. Het is dan gewenst om de fietsstrook te accentueren of toch een fietspad aan te houden. Er moet altijd sprake zijn van maatwerk.

Hieronder de situatie in een aantal binnensteden in Haaglanden:

Centrum Den Haag. (Grote Marktstraat)	Erfprofiel, geen vrije toegang auto's, fietssuggestie strook in het midden (regionale fietsroute). Hierop is om de 25 meter is een (soort) fietssymbool aangebracht. Dit project maakt deel uit van het keurmerk veilig ondernemen binnenstad.
Delft, oude binnenstad	Erfprofiel, door pollers afgesloten, geen vrije toegang auto's, op enkele straten na toegankelijk voor fietsers. Ook doorsneden door een gecombineerde fiets/busroute.
Zoetermeer, stadshart	Erfprofiel, geen vrije toegang auto's, niet altijd toegankelijk voor fietsers
Rijswijk, oude centrum	De verwachting is dat het in 2007 weer toegankelijk voor fietsers wordt.
Nootdorp, dorpstraat	Winkelerf, 1-richting voor auto's, tweerichting voor fietsers.

Hoewel de volgende gedragsregels nog niet vastliggen (met als nadeel dat zij in elke gemeente anders kunnen zijn) kan men concluderen dat met inachtneming van die gedragsregels fietsers toegang kunnen hebben in voetgangersgebieden:

- Fietsers in voetgangersgebied zijn te gast
- De voetganger mag in het gebruik van de gehele breedte niet gehinderd worden
- De fietser moet anticiperen op onverwachte bewegingen van voetgangers
- Daartoe is de maximale snelheid van de fiets stapvoets (maximaal 15 km/h)
- Op plekken waar het stapvoets fietsen niet gaat, zal de fietser afstappen.

Voetgangersgebieden kunnen op deze manier op rustige momenten ook goed functioneren als fietserveringsgebieden waar bijvoorbeeld kleine kinderen leren fietsen.

Pollers zijn een waardevol instrument voor de realisatie van autovrije gebieden. De toepassing is veel breder dan binnensteden. Hier toegepast op de campus van de Haagse Hogeschool. Wanneer komen de eerste toepassingen voor woonwijken?.

8.6 Wat is stapvoets?

De betekenis van een woord in verschillende leefwerelden is niet altijd het zelfde. Dat geldt ook voor stapvoets. In het woordenboek (van Dale 1984) staan de volgende drie betekenissen: in gewone stap (van personen), kalm aan (van paarden in de stap, in tegenstelling tot draf of galop) en heel langzaam (de auto kon slechts stapvoets rijden)

Vaak is de betekenis in de techniek weer anders. Stapvoets speelt een rol bij de definitie van de paardenkracht als maat voor vermogen van voertuigen. Een paardenkracht (pk) is het vermogen om een last van 75 kg stapvoets, met een snelheid van 1 m/s (=3,6 km/uur) te hijsen. (wikipedia)

Om meer duidelijkheid in de verkeersregeling te verkrijgen is in 1998 een proefproces gehouden bij de kantonrechter in Dordrecht. Daarover meldt de Trouw (10 september 1998) dat de kantonrechter in Dordrecht heeft bepaald dat stapvoets rijden een maximum snelheid van 15 km per uur betekent. Alleen agenten met ervaring zijn capabel om vast te stellen of iemand stapvoets rijdt. Met deze uitspraak is de term stapvoets heel wat duidelijker geworden. Omdat de wet er niets over zegt, lokte justitie in Dordrecht een proefproces uit dat jurisprudentie moest scheppen. De officier van justitie mr van Dam ging in zijn betoog uit van het RVV uit 1976, dat bepaalde dat binnen een woonerf de snelheid van motorvoertuigen in de buurt van die van voetgangers moet liggen. Volgens van Dam ligt 15 km per uur het dichtst in de buurt van stapvoets en is die snelheid voor automobilisten ook goed aan te houden. Kantonrechter mr Snelders was het met hem eens. Deze uitspraak is in een arrest van de Hoge Raad van 5 oktober 1999 bevestigd. Omdat het plaatsen van meetapparatuur te veel bezwaren met zich meebrengt, machtigt de Hoge Raad ervaren agenten met het blote oog te beoordelen of een automobilist sneller dan stapvoets rijdt.

8.7 Wegen naar stapvoets

Straten met een stapvoetse snelheid zijn een wenselijke vorm van straten binnen de bebouwde kom. Het probleem is echter de realisatie: hoe kan de automobilist, met zijn auto die zoveel harder kan, daartoe worden gebracht. Er zijn verschillende strategieën denkbaar, die komen uit verschillende vakgebieden als communicatie, management, de verkeerskunde, de stedenbouw, de wetgeving, handhaving en de technologie. Er zijn ook mengvormen denkbaar.

1. Informatieve oplossing (verkeersbord, evt. uitgebreid met extra informatie op een achtergrondschild)
2. Stedenbouwkundige oplossing (uitleg door inrichting)
3. Verkeerskundige oplossing (drempels, straatjuwelen etc)
4. Armoedige oplossing (kwaliteit van het wegdek)
5. Management oplossing (met pollers, beweegbare palen in het wegdek aan de grenzen van het gebied)
6. Pressieve oplossing (pakkans * boete)
7. Menselijke schild (oogcontact tussen mensen op straat)
8. Technologische oplossing (Intelligente Snelheids Adapter, waarschuwend signaal al dan niet gekoppeld aan ingrijpen op het gaspedaal)
9. Juridische oplossing (aansprakelijkheid wetgeving)
10. Kwantitatieve oplossing (veel voetgangers en weinig auto's)
11. Korte doodlopende straten

Stapvoets rijden betekent 15 km/u

DORDRECHT, 10 SEPT. Stapvoets rijden betekent een maximumsnelheid van 15 kilometer per uur, zo heeft de kantonrechter van Dordrecht gisteren bepaald. De justitie van Dordrecht had een proefproces aangespannen, omdat de wet tot dusver niets zei over de term 'stapvoets'. De rechter besliste tevens dat ervaren agenten met het blote oog kunnen vaststellen of iemand harder rijdt dan stapvoets. (ANP)



In de praktijk wordt vaak een combinatie van instrumenten toegepast.

In het klassieke woonerf van Westerkwartier in Delft zijn dat onder andere 1, het woonerfbord, 2, de inrichting en 3, de drempels.

In de autovrije binnenstad van Delft binnen de pollers zijn dat 1, bord voetgangersgebied met onderbord fietsers toegestaan, 2, de inrichting, 5, de pollers en 10, vaak veel voetgangers.

Het Bagijnhof heeft de uitstraling van een erf door 2, de inrichting en 11, het is doodlopend.

Volgens de ASVV rijden in Groningen stadsbussen door het (autovrije) voetgangersgebied met een automatische snelheidsbegrenzer (=8). Deze bussen ontvangen via een lus in het wegdek en een kastje langs de kant, een radiografisch signaal zodra de voetgangerszone wordt ingereken. Dat signaal zorgt ervoor dat de bus niet sneller kan rijden dan 15 km/h.

Het pressieve (5, de pakkans) instrument, wellicht in combinatie met het juridische (9=aansprakelijkheid) kan wellicht in de toekomst een grotere rol gaan spelen. Zie hiervoor verder hoofdstuk 9.

8.8 Buitenland

Het woonerf is vanuit Nederland in veel Europese landen overgenomen. Woonerfborden treft men aan van Finland tot Spanje en oostelijk tot in Polen en Hongarije. Ook in Oost Azië (Japan en Korea) wordt met het woonerf geëxperimenteerd. Ondanks het feit dat de deelnemers van de Childstreet conferentie vaststelden dat het woord woonerf als de internationale aanduiding gebruikt zou dienen te worden, wordt het verschijnsel in het buitenland ook anders aangeduid.



*Het erf, een Nederlands export product.
Hier toegepast in Polen. (foto: EK)*

Hieronder een lijstje:

Engeland, VS	Living street = home zone = cul de sac (dead end street)
Duitsland	Verkehrsberuhigter Bereich, Wohnstrasse, Spielstrasse
Frankrijk	Woonerf, rue vert, quartier vert
Zweden	Gardsgata
Denemarken	Gågade
Finland	Pihakatu
Zwitserland	Entgegnungszone, zone de rencontre

De stapvoetse snelheid wordt in Europa op verschillende manieren geïnterpreteerd.

Duitsland, Oostenrijk	7 km
Zwitserland, België	20 km
Nederland (Hoge Raad)	15 km/h



10 miles per hour, stapvoets op zijn Brits (foto: EK)

8.9 Integratie van erven binnen Duurzaam Veilig.

Het belangrijkste aspect van Duurzaam Veilig binnen de bebouwde kom is de stimulering van de realisatie van 30km verblijfsgebieden geweest, naast de invoering van 'Bromfiets op de rijbaan' en 'Voorrang fietser van rechts'. In het landelijk convenant Duurzaam Veilig was vastgelegd dat iedere gemeente voor 31 december 2001 50% van de verblijfsgebieden als 30-km gebied inricht moest hebben ingericht.

Hiervoor was subsidie beschikbaar mits nog in 1999 een uitvoeringsplan aan het Rijk werd toegezonden. De hoogte van de subsidie bedroeg 40% van de gemaakte kosten per km lengte met een maximum van 10.000 gulden.

In die operatie zijn her en der woonerven verdwenen en opgegaan in 30-km gebieden.

Er kan worden geconstateerd dat bij de invoering van Duurzaam Veilig de woonerven niet zo duidelijk zijn gepresenteerd. Ook op de helpdesk van VVN (voorheen 3VO) kwamen en komen nog veel vragen binnen over woonerven, met name of zij nog wel officieel bestaan en nog kunnen worden ingesteld of aangelegd.

Zo ook in 2004 een vraag uit Arnhem: mevr Edie Noll informeert of het klopt dat woonerven volgens Europese richtlijnen niet meer mogen worden aangelegd. Dat was namelijk het antwoord van de wethouder op de wens om 30-km hofjes in een woonerf om te zetten ('Vraag het 3VO' in Veiligheid Voorop, najaar 2004), wat illustreert dat hier veel onduidelijkheid en onwetendheid over bestaat.

De regelgeving volgend is het echter heel simpel: binnen de beoogde grote 30-km gebieden kunnen ook woonerven bestaan (evenals fietspaden, voetpaden etc.).



Naast de drempels voor de regulatie van 30km/h zijn er andere drempels nodig die passen bij de lagere snelheid en kenmerken van het erf. Gebruikt worden bijvoorbeeld een stopdrempel of een zogenaamde 'camping'drempel. Het is een uitdaging voor ontwerpers een van een 30-km drempel te onderscheiden poorttoegangs drempel voor erven te ontwerpen. (foto: EK)

Naast veel aandacht in de communicatie voor het grote verschil tussen een 30-km straat en het erf vragen twee meer praktische aspecten aandacht.

Het lijkt wenselijk om voor de toegang van erven (de poort) een aparte korte (10 km/h) sinusdrempel te ontwikkelen en te gebruiken. Bij de steeds vaker gebruikte doorlopende trottoirs vindt een vergelijkbare snelheidsremming plaats.

Tenslotte lijkt het logischer om bij wegwerkzaamheden, zeker in 30km/h gebieden, niet het bord 30 maar een bord stapvoets 15 km/h plaatsen.

9. De juridische verkeersdrempel

In paragraaf 8.8 is het geheel van instrumenten samengevat dat ingezet kan worden om de verkeersveiligheid voor spelende kinderen te ondersteunen. Daar hoort ook het juridische instrumentarium bij.

De basis van verkeersveiligheid ligt immers in een maatschappelijk afgesproken gedrag vastgelegd in regels die bekend zijn, draagvlak hebben in de samenleving en die ondersteund worden door een rechtssysteem bij conflicten en overtreding van de regels.

In dit hoofdstuk staan de juridische aspecten centraal die in potentie kunnen bijdragen aan de bescherming van kinderen in verblijfsgebieden, kort aangeduid als de juridische drempel.

9.1 Verkeersrecht, bestuursrecht, strafrecht

Drie onderdelen van het rechtssysteem spelen hier een rol:

- Allereerst het **verkeersrecht** als onderdeel van het publiek recht. Dit houdt zich bezig met het verkeer op de openbare weg. De WVV 1994, de Wegenverkeerswet, vormt de basis van de regelgeving van het wegverkeer in Nederland. Een aantal hoofdlijnen is nader uitgewerkt in algemene maatregelen van bestuur, zoals het reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV). De Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (beter bekend als de "Wet Mulder") kent een bijlage waarin gedragingen zijn opgesomd die in strijd zijn met de verkeersvoorschriften genoemd in de WVV, de Provinciewet of de Gemeentewet, of de regelingen die daaruit voortvloeien. Daaronder valt ook het RVV. In deze gevallen wordt een bestuurlijke sanctie (meestal boete) opgelegd. Hiertoe behoren ook de boetes voor te hard rijden. Als er letsel aan personen of schade aan goederen is toegebracht, geldt echter het reguliere strafrecht.
- Het **bestuursrecht**, dat de relatie tussen burger en overheid regelt, geeft de overheid de mogelijkheid van bestuursdwang. Daarbij moet men bijvoorbeeld denken aan wegsleepregelingen. Gemeentelijke verordeningen bevatten vaak mogelijkheden tot bestuursdwang.
- Daarnaast het **strafrecht** als onderdeel van het publiekrecht. Strafrecht is het geheel van rechtsregels waardoor bepaalde handelingen strafbaar worden gesteld. Strafrecht gaat over het straffen van de dader, maar is slechts beperkt van toepassing in het verkeersrecht (bv 'dood door schuld' of toebrengen van zwaar lichamelijk letsel).



(foto: EK)

9.2 Aansprakelijkheid

Ongelukken in het verkeer hebben vaak grote gevolgen, ook financiële. Daarom is het gemotoriseerd verkeer verplicht verzekerd voor de aangerichte materiele en immateriële schade (zoals kledingschade, verzorgingskosten, smartengeld).

In principe is bij ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer (auto, motor, bromfiets, hierna kortweg 'auto') en kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers) de eigenaar van de auto wettelijk aansprakelijk voor de schade, ongeacht wiens schuld de aanrijding is. De grond hiervoor is het gevaar dat het gebruik van een auto op de weg voor andere verkeersdeelnemers meebrengt. De automobilist kan zich alleen van aansprakelijkheid ontdoen als er sprake is van overmacht aan zijn kant. Een beroep hierop wordt trouwens maar zelden gegrond verklaard door de rechter.

De rechter heeft bepaald dat in elk geval de helft van de schade van de voetganger (in het algemeen de kwetsbare partij) vergoed moet worden (50%-regel). Bij de verdeling van de resterende 50 procent speelt mee de mate van schuld. Hebben beide partijen even veel schuld aan de aanrijding, dan wordt dit verdeeld en komt in totaal 50 + 25% dus 75% van de schade ten laste van de automobilist.

9.3 De speciale positie van kinderen

Bij kinderen tot 14 jaar is de automobilist altijd volledig aansprakelijk. Een gedraging van een kind dat de leeftijd van veertien jaren nog niet heeft bereikt, kan aan het kind niet als een onrechtmatige daad worden toegerekend. Verkeersfouten worden kinderen niet aangerekend, zij zijn niet aansprakelijk voor schade, noch bij zichzelf, noch bij anderen. Dit wordt aangeduid met de 14min-regel. (art 6:164 BW). Het kind dat schade heeft door een aanrijding krijgt altijd zijn volledige schade vergoed door de verzekeraar van de auto. Dat wordt de 100%-regel genoemd.

9.4 Straf/verkeersboetes bij overtredingen in verblijfsgebieden

Bij onverantwoord gedrag van de automobilist, kan op grond van de 'Wet Mulder' en in ernstige gevallen het strafrecht vervolgens een terechtwijzende sanctie opleggen. Welke sanctie kan worden opgelegd bij een aanrijding van een kind in een verblijfsgebied als er sprake is geweest van bijvoorbeeld te hard rijden, waardoor dit kind blijvend letsel heeft opgelopen?

Als een verkeersdeelnemer door zijn (ernstige mate van) schuld een ander zwaar gewond maakt dan maakt hij zich schuldig aan het misdrijf "dood of zwaar lichamelijk letsel door schuld". In het WVV zijn ook maximale straffen vastgelegd (bijvoorbeeld overtreden van artikel 6 met een gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren), waarbij de wetbepalingen van het strafrecht en de strafvordering gelden.



(foto: EK)

Hieronder een casus voor een 30km verblijfsgebied.

Auto rijdt 50 km per uur en wordt aangehouden	Boete = € 93, op basis van 20 km te hard rijden. Er zou ook een straf opgelegd kunnen worden als zijn gedrag concreet gevaarzettend is (zie artikel 5 WVV, zie hieronder)
Auto rijdt 50 km per uur en rijdt kind aan, geen letsel	Overtreding van artikel 5 WVV omdat er sprake is van een concrete gevaarzettende handeling. Hierbij kan op grond van artikel 177 WVV maximaal € 3.350,00 boete worden opgelegd, 2 maanden hechtenis en 2 jaar ontzegging van de rijbevoegdheid.
Auto rijdt 50 km per uur en rijdt kind aan (ernstig letsel), ziekenhuis opname.	Misdrijf conform artikel 6 WVV. Er kan maximaal een gevangenisstraf van 1,5 of 3 jaar worden opgelegd, een geldboete van € 16.750,00 en ontzegging van de rijbevoegdheid voor de duur van 5 jaar
Auto rijdt 50 km per uur en rijdt kind aan, kind overlijdt	Ook dit betreft een misdrijf conform artikel 6 WVV. Omdat de persoon is overleden kan een gevangenisstraf van maximaal 3 of 6 jaar worden opgelegd. Als er ook nog sprake is van alcoholgebruik (of andere in de wet genoemde omstandigheden) dan kan de straf met de helft worden verhoogd (geldt ook bij een slachtoffer dat letsel heeft opgelopen). Er kan een geldboete worden opgelegd van maximaal € 16.750,00 - € 67.000,00 en een ontzegging van de rijbevoegdheid van maximaal 5 jaar.

De oplegging van de straf is in handen van de rechter. Die kan met alle omstandigheden van het geval rekening houden bij het bepalen van de hoogte van de straf. De praktijk leert dat de genoemde maxima zelden worden opgelegd. Er wordt rekening gehouden met de mate van schuld van de verdachte, of hij zelf ook letsel of andere schade heeft opgelopen, of de verdachte contact heeft gezocht met het slachtoffer of nabestaanden ten einde zijn medeleven te betuigen, of er een regeling is getroffen ter vergoeding van schade, of de verdachte zijn rijbewijs dringend nodig heeft voor zijn werk, de financiële draagkracht van de verdachte.

***) Getallenvoorbeeld tarieven snelheidsovertredingen.**

U reed met een personenauto, motor of brommobiel, U reed binnen de bebouwde kom, U reed met een snelheid van 30 km/u, De maximaal toegestane snelheid ter plaatse was 15 km/u, U heeft de maximumsnelheid dus met 15 km/u overschreden. Van deze snelheidsoverschrijding wordt een wettelijke meetcorrectie van 3 km/u afgetrokken; voor de berekening van het boetebedrag wordt dus uitgegaan van een overschrijding van de snelheid met 12 km/u.

Het boetebedrag: Het boetebedrag: € 48,-. (Dezelfde overtreding buiten de bebouwde kom: € 45,-, Dezelfde overtreding op de autosnelweg: € 43,-.

9.5 Ernst van te hard rijden in verblijfsgebieden

Snelheidsovertredingen worden bekeurd volgens een systeem, waarbij de overschrijding van het aantal km (boven de maximaal toegestane snelheid) de boete bepaalt, ongeacht of dit plaatsvindt op de snelweg of in een verblijfsgebied. Snelheidsoverschrijdingen tot 30 km/uur worden daarbij als relatief kleine overtredingen beschouwd en afgedaan met een boete, geheel voorbij gaand aan de grote verschillen tussen verblijfsgebied en snelweg en daarmee aan de proportie van de overtreding (zie kader hieronder).

Te hard rijden waarbij geen ongeval plaatsvindt (vallend onder de wet Mulder) wordt binnen verblijfsgebieden dus relatief laag bestraft ten gevolge van de strafmaat die lineair is, en niet specificeert naar de snelheidscategorieën woonerf (max.15 km/uur) en max.30-km-gebieden.

Dertig km/uur in een erf is niet slechts 15 km te hard maar het dubbele van de toegestane snelheid, 50 km/uur in een 30km verblijfsgebied is niet slechts 20 km/uur te hard maar bijna twee maal zo hard. Ook als het te hard rijden niet tot ongelukken leidt, veroorzaakt het in verblijfsgebieden een volstrekt ontoelaatbare verkeersdreiging die kinderen belemmert in hun bewegingsvrijheid.

De hoogte van de sanctie dient dan ook meer in overeenstemming te zijn met de ernst van de overtreding.

Vandaag is het project 'Subjectieve Verkeersonveiligheid' in Groningen gestart. In het komende half jaar controleert de Regiopolitie Groningen intensief in de Nieuwe Boteringestraat, een 30 km-zone. De politie-inzet in deze 30-kilometerzone is mogelijk dankzij het proefproject Subjectieve Verkeersonveiligheid, waarmee Regiopolitie Groningen vorig jaar is begonnen. De controles zijn bedoeld om de gevoelens van verkeersonveiligheid bij burgers te verminderen. Naar aanleiding van klachten van de buurtvereniging en omwonenden van de Nieuwe Boteringestraat heeft de gemeente de route aangemeld voor het project. De geplande controles zijn gebaseerd op snelheidsmetingen en metingen naar de drukte op de route. Daarnaast heeft de gemeente Groningen een enquête gehouden onder buurtbewoners om meer zicht te krijgen op de onveiligheidsgevoelens. In 2008 wordt opnieuw gemeten hoe het is gesteld met de gevoelens over de verkeersveiligheid in de straat. (maart 2007)



(foto: EK)

9.6 Aanbevelingen

Aanbeveling 1

Stimuleren van het verhogen van de pakkans in verblijfsgebieden in het kader van de aanpak van (subjectieve) verkeersonveiligheid door het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie. Dit wordt noodzakelijk geacht aangezien infrastructurele maatregelen niet 100% sluitend zijn. (<http://www.verkeershandhaving.nl/index.php?s=44&id=145>). In dit kader wel ook aandacht vragen voor het onderscheid tussen erven (stapvoets) en 30 km gebieden.

Citaat BVOM over pakkans:

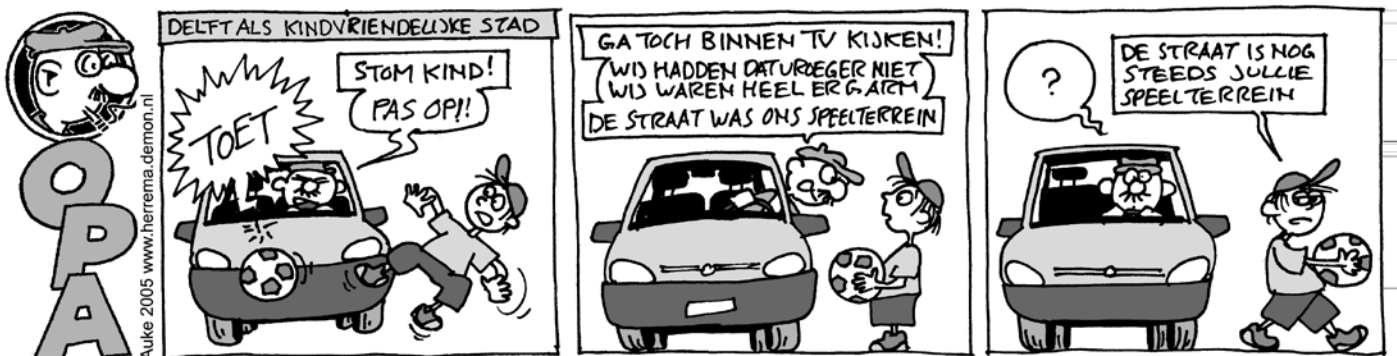
Het gevoel van verkeersveiligheid in de buurt is niet altijd terug te vinden in harde ongevalcijfers. Dat maakt het voor politie en OM lastig om gericht te handhaven. Om toch iets te kunnen doen, is het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie gestart met projecten 'subjectieve verkeersonveiligheid'. Hierin werken wegbeheerders, politie en het Openbaar Ministerie samen om het gevoel van verkeersonveiligheid in de buurt aan te pakken. Het BVOM stelt mensen en middelen beschikbaar om klachten met betrekking tot de verkeersveiligheid in gemeenten te onderzoeken. De nadruk ligt op snelheidscontroles in 30 kilometer-zones en bij scholen.

Aanbeveling 2

De strafmaat voor te hard rijden moet specifiek voor verblijfsgebieden opnieuw worden vastgesteld. De strafmaat moet hier proportioneel van gewicht/zwaarte zijn. Dertig km/uur in een erf is niet slechts 15 km te hard maar het dubbele van de toegestane snelheid, 50 km/uur in een 30km verblijfsgebied is niet slechts 20 km/uur te hard maar bijna twee maal harder dan is toegestaan. Een overschrijding van de limiet met 15 of 20 km/uur betekent in een verblijfsgebied dus heel wat meer dan op een snelweg. In dit kader is het van belang te wijzen op de ernst van botsingen voor kwetsbare deelnemers in hoofdstuk 6.

Aanbeveling 3

November 1997 is het wetsvoorstel van minister Sorgdrager (25 759) ingediend. De kern van dit wetsvoorstel was de 100% aansprakelijkheidsregel te laten gelden voor automobilisten bij aanrijdingen met alle voetgangers en fietser (ongeacht leeftijd). Dit voorstel was bedoeld om de vaak lange procedures tussen het slachtoffer en de verzekeringsmaatschappij van de automobilist over de schadevergoeding te voorkomen. Dit voorstel in 1999 door opvolger Korthals ingetrokken, waarbij is aangekondigd dat er een nieuw voorstel zou komen. Dat is tot op heden niet gebeurd. Bij de herziening zou overwogen kunnen worden de 100% regel in ieder geval toe te passen op verblijfsgebieden (tot max. 30 km/uur).



10. Conclusies en (beleids)aanbevelingen

In verblijfsgebieden hebben straten meerdere functies. De straat is niet alleen een ruimte voor verkeer, maar ook een plek waar mensen elkaar ontmoeten en waar kinderen spelen. Om dergelijke sociale activiteiten mogelijk te maken, moeten straten uitnodigend en verkeersveilig worden ingericht.

10.1 Spelen op straat moet kunnen

Goed voor de jeugd, goed voor de samenleving

Buiten spelen in het algemeen - en spelen in de eigen straat en buurt in het bijzonder - zijn van groot belang voor de ontwikkeling van kinderen en jongeren. Buiten spelen verhoogt de kwaliteit van hun leven hier en nu en is onmisbaar voor een evenwichtige ontwikkeling van motoriek, zintuigen, taal, ruimtelijke inzicht, creativiteit, kennis en sociale vaardigheden. Maar ook ouders, volwassen buurtbewoners en de samenleving als geheel profiteren mee. Spelende kinderen zorgen voor leven op straat. De sociale contacten in de buurt worden hechter, wat doorwerkt op andere terreinen.

Straten die prettig zijn om in te spelen, zijn doorgaans ook voor volwassen buurtbewoners prettig. Iedereen die zich te voet, op de fiets of per scootmobiel door de buurt beweegt, is gebaat bij dezelfde dingen als kinderen: veilig verkeer en een prettige inrichting. Wel is een zorgvuldige detaillering vereist om de straat ook voldoende toegankelijk te maken voor ouderen en mensen met een lichamelijke handicap.

Favoriete speelplek

In de dagelijkse praktijk blijkt dat de straat voor het eigen huis, pleinen en grasvelden in de buurt favoriete speel- en ontmoetingsplekken zijn voor kinderen en jongeren. Ze spelen er veel vaker dan op speciaal aangelegde speelplekken.

Ruimte voor vallen en opstaan

Kinderen en jongeren zijn fysiek, cognitief en sociaal-emotioneel nog volop in ontwikkeling. Om verder te komen, hebben ze veel gelegenheid nodig om te oefenen, fouten te maken en het opnieuw te proberen. Kinderen ontwikkelen zich letterlijk met vallen en opstaan. Enig risico hoort daar bij. Kinderen gedragen zich op straat vaak onvoorspelbaar en verre van volmaakt. Om de risico's binnen aanvaardbare grenzen te houden, moet bij de inrichting van de straat rekening worden gehouden met deze beperkingen en bijzondere eigenschappen van kinderen.



(foto: EK)

10.2 Signalen dat het niet goed gaat

Spelen op straat in het gedrang

- Er is er een duidelijke relatie waarneembaar tussen de leeftijd waarop kinderen voor het eerst zelfstandig op straat mogen spelen en de geldende snelheidslimiet voor het autoverkeer: in erven gemiddeld vanaf 4,3 jaar, in 30 km-gebieden vanaf gemiddeld 5,4 jaar, in 50 km-straten vanaf 5,9 jaar.
- Uit KiSS onderzoek - uitgevoerd in samenwerking met VVN - komt het volgende beeld naar voren:
- Het is niet best gesteld met de kindvriendelijkheid van de onderzochte straten. Op een schaal van 0 tot 100 scoren alle gemeten straten samen gemiddeld 47.
- Erven komen verreweg als beste uit de bus: deze scoren gemiddeld 63,7 punten. 30 km-straten scoren 47,3 punten en 50 km-straten 35,9 punten.
- Ook de scores per onderdeel laten zien dat erven een betere omgeving voor kinderen bieden dan 30 en 50 km-straten
- In 30 km-verblijfsstraten is vaak weinig ruimte gereserveerd en soms nog minder beschikbaar voor daadwerkelijk verblijven van mensen: gemiddeld slechts een kwart van de straatruimte.

Trottoir bedreigd

- Het trottoir verdwijnt uit beeld. Door een aantal samenvallende ontwikkelingen wordt momenteel het trottoir in kwalitatieve en kwantitatieve zin bedreigd. Allereerst is er een enorme maar geleidelijke groei gaande in het aantal auto's en het aantal auto's per huishouden. Straten raken voller met auto's, trottoirs worden versmald of er wordt (half) op de stoep geparkeerd.
- Daarnaast heeft het trottoir als veilige plek voor de voetganger te weinig een rol gespeeld bij de vorming van verblijfsgebieden in de laatste tien jaar. Omdat een kwalitatief trottoir geen nadrukkelijke eis is in de regelgeving van Duurzaam Veilig, heeft dat mogelijk geleid tot een verminderde toepassing hiervan.

30 is niet veilig en vriendelijk genoeg

- Het is goed dat er, in het kader van Duurzaam Veilig, consensus is bereikt over een maximumsnelheid in woonstraten van maximaal 30 km/uur. Helaas dreigt men daarbij uit het oog te verliezen dat in veel straten een nog lagere snelheidslimiet mogelijk en wenselijk is.
- Bij 30 km/uur is de kans op een dodelijk ongeval veel kleiner dan bij 50 km/uur. Maar botsingen tussen auto's en voetgangers blijken bij 30 km/uur toch in 5% van de gevallen een dodelijke afloop te hebben. In het kader van het verminderen van ernstige verkeersongevallen moet met belang van een lagere snelheid dan 30 km/uur dan ook niet worden onderschat.
- Vanuit perspectief van kinderen en andere kwetsbare verkeersdeelnemers is een auto die met 30 km/uur passeert in veel gevallen behoorlijk bedreigend.
- Een lagere snelheidslimiet (dan 30 km/uur) biedt bovendien de mogelijkheid om een straat als erf in te richten: een straat die over de volle breedte beschikbaar is om te spelen en elkaar te ontmoeten.

Bewoners doen van zich spreken

- Veel bewoners maken zich grote zorgen over de onveiligheid in hun straat en buurt en zetten zich in voor een veilige en bespeelbare straat. Twee in het oog springende en succesvolle initiatieven zijn de Straatspeeldag en de Speelstraat.

10.3 Aanbevelingen

10.3.1 Ruimtelijke ordening

Leg - als standaard binnen de bebouwde kom - grote verblijfsgebieden aan, waarbinnen sociale activiteiten kunnen plaatsvinden. Plan daarnaast - voor zover nodig - een zeer beperkt aantal wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur.

10.3.2 Infrastructuur

Verblijfsgebied verfijnen

De categorie 'verblijfsgebied' is te grof en te verkeerskundig ingevuld. We adviseren om verblijfsgebieden niet uniform behandelen, maar juist variaties en verfijning aan te brengen. Niet alleen 30km straten, maar ook erven, autovrije gebieden, fietsstraten en voetpaden.

Algemeen

- Ontmoedig doorgaand gemotoriseerd verkeer door verblijfsgebieden. Op strategische plekken kunnen rustige straten worden geknipt en als erf ingericht
- Neem de mogelijkheid van spelen, lopen en fietsen op straat mee als ontwerpeis bij het ontwerpen van straten, als belangrijke functie die de straat moet bieden.
- Erven en autovrije gebieden dragen significant bij aan een beter woon- en leefklimaat en verdienen dan ook op ruime schaal toepassing. Ze hebben primair een verblijfsfunctie en zijn vooral ontworpen voor de wandelende en spelende mens. Bij de inrichting is het wenselijk dat stedenbouwers en landschapsontwerpers zijn betrokken bij de inrichting.
- Daarbij behoort leefbaarheid - en dus niet verkeersafwikkeling - te dienen als belangrijkste referentiepunt.

Autovrij

- Maak autovrije gebieden toegankelijk voor fietsers en scootmobielers, maar dan wel 'als gast'. 'Als gast' houdt in dat zij voetgangers niet mogen hinderen en hoogstens stapvoets rijden. Ter beperking van conflicten moet dit richting gebruikers goed worden gecommuniceerd.

Erven

- Richt - waar mogelijk - woongebieden in als erven (stapvoets, 15 km/uur). De lager toegestane snelheid maakt het aanmerkelijk veiliger, er is een significant hogere ontmoetingskwaliteit en het is daardoor aantrekkelijker om er te spelen.
- Het overige verkeer is op een erf te gast. Het moet zich aanpassen aan de voetgangers en spelende kinderen en mag slechts stapvoets rijden.
- De overgangen tussen erf, 30- en 50 km-straten moeten goed herkenbaar zijn, bijvoorbeeld door toepassing van een uitritconstructie.

30 km straten

- 30 km-straten behoren altijd trottoirs van voldoende breedte te hebben (zie ASVV). Indien niet voldoende ruimte beschikbaar is voor een trottoirs verdient een inrichting als erf de voorkeur.
- Kwetsbare verkeersdeelnemers eerst. Bij schaarste aan ruimte heeft een voldoende breed trottoir een hogere prioriteit dan parkeerruimte
- Speelstraten zijn een snelle en eenvoudige manier om kinderen meer ruimte op straat te geven. Gemeenten kunnen hierin een ondersteunende en faciliterende rol spelen.

50 km straten

- Sta 50 km/uur op wegen binnen de bebouwde kom uitsluitend toe, als in de veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers is voorzien. Dit houdt onder andere in dat er gescheiden fietspaden zijn en goede oversteekplekken (op 30 km-plateau, met middeneiland).
- Kwetsbare verkeersdeelnemers eerst. Bij schaarste aan ruimte hebben trottoirs en gescheiden fietspaden een hogere prioriteit dan parkeerruimte

10.3.3 Handhaving

De juridische drempel

Grotere pakkans

Stimuleer het verhogen van de pakkans in verblijfsgebieden in het kader van de aanpak van (subjectieve) verkeersonveiligheid door het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie. Dit wordt noodzakelijk geacht aangezien infrastructurele maatregelen niet 100% sluitend zijn. In dit kader moet ook aandacht worden gevraagd voor het onderscheid tussen erven (stapvoets) en 30 km gebieden.

Proportionele strafmaat

De strafmaat voor te hard rijden moet specifiek voor verblijfsgebieden opnieuw worden vastgesteld. De strafmaat moet hier proportioneel van gewicht zijn. Een snelheid van 30 km/uur op een erf is niet slechts 15 km te hard maar het dubbele van de toegestane snelheid. Een snelheid van 50 km/uur in een 30 km verblijfsgebied is niet slechts 20 km te hard maar bijna twee maal harder dan is toegestaan. Een overschrijding van de limiet met 15 of 20 km/uur betekent in een verblijfsgebied dus heel wat meer dan op een autosnelweg.

Aansprakelijkheid

In de huidige situatie is een automobilist altijd aansprakelijk voor de schade bij aanrijdingen met personen t/m 14 jaar. Het verdient aanbeveling om deze regeling uitbreiden tot alle voetgangers en fietsers in verblijfsgebieden (straten met een maximumsnelheid van 30 km/uur of minder).

11. Het vervolg.

11.1 Inleiding

Deze rapportage is de afronding van het verkeersveiligheidsproject 05VDN003 dat het IIUE heeft uitgevoerd voor het stadsgewest Haaglanden. In dit verkeersveiligheidsproject zijn de randvoorwaarden betreffende een kindvriendelijke infrastructuur onderzocht. Hierbij gaat het niet alleen om het verbeteren van knelpunten van objectieve verkeersonveiligheid. Minstens zo belangrijk is de subjectieve, als zodanig ervaren veiligheid. Het begrip subjectieve verkeersveiligheid van kinderen is meetbaar gemaakt via het instrument KiSS, de Kinder Straat Scan. Op deze manier heeft subjectieve verkeersveiligheid vanuit de positie van kinderen handen en voeten gekregen. Handen en voeten in de vorm van meetbare zaken zoals beschikbaarheid van voldoende trottoir in 30km gebieden, de oversteekmogelijkheden van straten, het percentage straatruimte dat voor kinderen beschikbaar is en de kwaliteit van fietsvoorzieningen op 50 km straten. Subjectieve onveiligheid is bruikbaar voor de subjectieve gevoelens van onveiligheid.

Dit project bracht ons weer een stapje verder, maar in theorie en praktijk is het doel, een uitnodigende en verkeersveilige stad voor kinderen, nog lang niet bereikt. Gelukkig kan er geconstateerd worden dat het concept van de kindvriendelijk openbare ruimte veel steun ondervindt. We vermelden hier om te beginnen twee netwerken: er is een kennisnetwerk IKS (Inrichting Kindvriendelijke Straten, www.crow.nl/iks) ontstaan. Het KpVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer) ondersteunt dit netwerk in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland en het CROW onderhoudt de website. De deelnemers van dit kennisnetwerk zijn regelmatig in het land te vinden op zoek naar interessante ontwikkelingen op het raakvlak van stedenbouw en verkeerskunde. Het Nederlandse netwerk Child Friendly Cities is een initiatief van VNG en Jantje Beton in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland en BNSP en heeft als doel gemeenten leefbaarder voor kinderen te maken. De voornaamste focus is gericht op de openbare ruimte, waar de straat een belangrijk deel van uitmaakt. Meer informatie hierover op de website www.childfriendlycities.nl.

Er gebeurt echter meer, hetgeen we hieronder nader schetsen.

11.2 Ondersteuning van de Straatspeeldag 2007 door Veilig Verkeer Nederland.

De bevindingen van deze rapportage (Spelen op straat. De kindvriendelijke straat: uitnodigend en verkeersveilig) zijn inmiddels al gebruikt: gebaseerd op de resultaten van de conferentie Childstreet2005 en de bevindingen van deze rapportage is door Veilig Verkeer Nederland een handzame brochure samengesteld ter ondersteuning van organisatoren van de Straatspeeldag. Het biedt argumenten voor en feiten over 'Spelen op straat' evenals inrichtingssuggesties die hiertoe meer mogelijkheden bieden. Tevens is KiSS, de KinderStraatScan, die voorheen alleen als vragenlijst van de website te downloaden was redactioneel herzien en in een eveneens handzaam werkschrift uitgegeven, waardoor het toegankelijker is geworden. Beide uitgaven maken deel uit van het Straatspeeldagpakket 2007. Voor geïnteresseerden is een begeleidend cursusaanbod, om effectief tot resultaten te komen.

11.3 Seniorenproject van IIUE voor Veilig Verkeer Nederland

The International Institute for the Urban Environment voert in opdracht van Veilig Verkeer Nederland een onderzoek uit naar de mobiliteit van ouderen op straat. Uitgangspunt daarbij is dat ouderen zo lang mogelijk zelfstandig gebruik moeten kunnen maken van de openbare ruimte. De komende jaren zal de vergrijzing in Nederland doorzetten, er zullen dus steeds meer kwetsbare gebruikers van de openbare ruimte komen. Ouderen zijn kwetsbaar omdat hun reactievermogen afneemt en de lichaamsfuncties gebreken gaan vertonen. Ook voor ouderen is het belangrijk om zoveel mogelijk te voet, fietsend de openbare ruimte te gebruiken.

In het kader van dit onderzoek zal beoordeeld worden of het meetinstrument KiSS daadwerkelijk 'friendly to all' is, en er zodoende een vertaalslag te maken valt van het meetinstrument KiSS om de gebruikskwaliteit van straten voor ouderen te toetsen.

Hiermee wordt invulling gegeven aan het project levensloopbestendige straten, buurten en wijken van Veilig Verkeer Nederland en IIUE. De ontwerpcriteria en gebruikscriteria van straten voor beide doelgroepen wordt vergeleken en zo goed mogelijk geïntegreerd.

11.4 Kinderen en straten getoetst.

Naast het uitnodigend maken van de openbare ruimte voor kinderen is het van groot belang dat kinderen geleidelijk deze openbare ruimte veilig leren gebruiken. Deze twee samenhangende aspecten komen terug in het nieuwe project, dat het IIUE zal gaan uitvoeren voor Haaglanden, weer in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland en andere partners.

Centraal in het project 'Kinderen en straten getoetst' staan de vragen: 'Zijn kinderen voldoende in staat zich aan te passen aan de eisen van het verkeer op straat?' en 'Zijn aan de andere kant de straten geschikt voor zelfstandig gebruik door kinderen?'. De goede onderlinge afstemming van kinderen en straten is een belangrijk onderdeel van een uitnodigend en verkeersveilig gebruik door kinderen van de openbare ruimte. KiSS draagt bij aan de toetsing van de inrichting van straten vanuit de optiek van kinderen. Praktische verkeerseducatie moet kinderen leren omgaan met het verkeer. Een kwalitatief praktisch verkeersexamen (op de fiets) voor alle kinderen draagt bij aan een verkeersveiliger gebruik door kinderen van de straat. Daarnaast wordt KiSS nader beoordeeld richting senioren, zoals hierboven reeds vermeld, en indien nodig aangepast. De projectbeschrijving is integraal opgenomen als laatste bijlage in deze rapportage.

11.5 Uw commentaar en suggesties

Wij zijn aan het werk voor de kindvriendelijke straat, uitnodigend en voldoende verkeersveilig. In dat kader is deze publicatie verschenen en werken we verder aan "Kinderen en straten getoetst" Uw commentaar en aanbevelingen worden daarbij bijzonder op prijs gesteld. Wij verzoeken u in eerste instantie per email met ons contact op te nemen. In afwachting: Ir Eddie Kips (kips@urban.nl), projectmanager voor Childstreet / KiSS bij het IIUE in Delft

Literatuur

- 3VO/VVN (2006), *Uitkomsten evaluatie Straatspeeldag 2006*
- Albert de la Bruhèze, A.A. (1999) *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw.*
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Hoofdkantoor van de Waterstaat, Directie Kennis
- ANWB, Stichting Recreatie en SGBO (2004), *Vrijtijdsvoorzieningen in de woonomgeving.*
- ANWB (2005) *Theorieboek en praktijkboek voor het rijbewijs B*
- BIVV (2004) *Belgische straatcode* [<http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=715785153&action=viewStream&language=nl>]
- Appleyard, D. (1981), *Livable streets, protected neighborhoods.* Berkeley, CA: University of California Press.
- Asmussen, E. (1996), *De nieuwe normmens. Provinciaal overlegorgaan Verkeersveiligheid POV Zuid Holland*
- Bach, Boudewyn (2006), *Stedenbouw en verkeer: een selectie uit de gereedschapskist van Bach.* CROW publicatie nummer 221
- *Child Friendly Cities* (2006), *Spelen met ruimte. Handboek gemeentelijk speelruimtebeleid*
- CROW (1989) publicatie 29. ERVEN
- CROW (1994), publicatie 74. *Tekenen voor de fiets, ontwerp-wijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur.*
- CROW (2000), publicatie 153. *Handboek ontwerpen voor kinderen – aanbevelingen voor kindvriendelijke inrichting van verblijfs en verkeersruimte.*
- CROW (2004), *ASVV Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.*
- CROW (2006) publicatie 230. *Ontwerpwijzer voor fietsverkeer*
- Deelstra, Tjeerd en Kips, Eddie (red.) (2006) *Een Kiss voor Childstreet: een verkenning van de kindvriendelijke straat*, International Institute for the Urban Environment (IIUE)
- *Duurzaam Bouwen* (2003). *Nieuwsbrief-special Het kind in de stad, februari 2003 met:*
- *Het kind in de stad - Donald Boyd, IIUE; Zelfstandige mobiliteit van kinderen – Janneke Zomervrucht, 3VO; Speelruimte graag! – Johan Oost, OBB; Jongerenparticipatie in de stad Antwerpen – Kathy Lindekens, schepen van Antwerpen.*
- Gehl, Jan (2001) *Life between buildings, using public space*
- Hüttenmoser, M. (et al), (1995). *Lebensräume für Kinder, Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder.* National Forschungsprogram Stadt und Verkehr, Zürich.
- Huttenmoser en Sauter (2006) [http://www.nfp51.ch/e_module.cfm?Projects.Command=details&get=35]
- Jansen, D. (1997) *Kinderen onderweg, over kinderen op straat op weg naar later.* Stichting Kinderen Voorrang Amsterdam
- Jantje Beton (zj), *Tips en informatie voor een betere speelplek. Utrecht.*
- Karsten L. e.a. (2001) *Van de straat? De relatie jeugd en openbare ruimte verkend.* Assen, Van Gorcum.
- Kips, Eddie (2005) *Gradually grow to cycle: experiences with a child friendly public space.* Congresbijdrage Velo-City Dublin
- Monderman e.a. (2005) *Shared Space: Ruimte voor iedereen. Een nieuwe visie op de openbare ruimte Provincie Fryslan* [www.shared-space.org]
- Mullan, E. (2003), *Do you think that our local area is a good place for young people to grow up? In: Health & Place 9.*
- Oosterloo, L., Bach, B en J.Zomervrucht (2000) *Het straatjuweel. Mooi niet duur! In: Verkeerskundige werkdagen 2000 RIVM* (2006) [http://www.rivm.nl/vtv/object_document/o4544n18632.html]
- Schepel, Steven (2005) *Woonerf revisited, Delft as an example. (Paper voor conferentie Childstreet2005, op CDROM van KiSS voor childstreet)*
- Schepers en Methorst (2005) *Notitie Ruimte voor kinderen.* Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en vervoer. [<http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/uploaded/AVV/2005-10/320050/Notitie%20ruimte%20voor%20kinderen.pdf>]
- SCP & TNO (2005) *SCP/TNO-publicatie 2005/4 “Kinderen in Nederland”* [http://www.tno.nl/kwaliteit_van_leven/actueel/tno_nieuws/2005/scptnpublicatie_kinderen/KINDEREN%20in%20NL_WEB.PDF]
- SWOV (1992) *Naar een duurzaam veilig wegverkeer; nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 1990/2010*
- SWOV (2004) *Factsheet kinderen.* [http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/Factsheet_Kinderen.pdf]
- SWOV (2005), *Door met Duurzaam Veilig, de nationale verkenning voor de periode 2005 tot 2020.*
- Platform Ruimte voor de Jeugd (2001), *Netwerkdokument Ruimte voor de Jeugd*
- Platform Ruimte voor de Jeugd (2005), *Netwerkdokument Ruimte voor de Jeugd*
- Pressiegroep Stop de Kindermoord (1993), *Verkeert, jg. 18, nr. 1, maart 1993*
- TNO Kwaliteit van leven (2005), *Kinderen in prioriteitswijken: lichamelijke (in)activiteit en overgewicht.* ISBN 90-5986-165-5
- Stichting Kinderen Voorrang/Regioplan (1993), *Uitgeknikkerd, opgehoepeld, een onderzoek naar de bewegingsvrijheid van kinderen op straat.*
- Stichting Kinderen Voorrang (1999), *Verslag Tiende Nationale Straatspeeldag.*
- Stichting Kinderen Voorrang (1999), *Kinderen Voorrang jg. 7, nr. 4, december 1999.*
- Váhl (1985) *Prikkels in de stedenbouw : zwart-wit boek voor een groene woonwijk : suggesties voor het méér bruikbaar maken van nieuwe woonwijken in Delft, Gouda en Lelystad, Váhl, H.G. / Stichting Ruimte / 1985*
- Voetgangersvereniging (1994) *De straat van de toekomst.*
- Voetgangersvereniging (2000) *Veilig verblijven.*
- VROM (2004) *Leefbaarheid van wijken.*
- Werkgroep verkeersleefbaarheid Woongebieden (1974-1978). *Verkeersleefbaarheid in steden en dorpen. Interimrapport en eindrapport.* Ministerie van V&W en ministerie VROM, Den Haag.
- www.crow.nl/iks (website van crow kennisnet over kindvriendelijke straten)
- www.speelstraten.nl
- Zomervrucht, Janneke (2002) *Cycling on one's own.* Congresbijdrage Child in the city (1st), Brugge
- Zomervrucht, Janneke (2006) *Inviting streets for children.* Congresbijdrage Child in the city (3rd), Stuttgart

Overzicht bijlagen

- De zeven stappen, over de organisatie van een straatspeeldag
- De straatspeeldag in de lokale pers.
- Persbericht VVN van 29 mei 2006 over straatspeeldag
- Vragenformulier enquête straatspeeldag 2006
- Resultaten enquête straatspeeldag 2006
- Persbericht VVN van 12 september 2006 over veilige straten voor kinderen en ouderen
- Gemeente Delft, aanvraagformulier speelstraat
- KiSS2 in Word versie (14) en in Excel versie(8) toegepast op weer de Heemstrastraat
- Resultaten onderzoek KiSS junior
- Project "Straten en kinderen getoetst"

In zeven stappen naar de 3VO Straatspeeldag



Vorm een initiatiefgroep en meld u aan bij 3VO

Zoek vrijwilligers voor de groep die de Straatspeeldag gaat organiseren. Denk dan aan buurtbewoners, vrijwilligers in het buurthuis, de 3VO-afdeling, mensen van een school of de speeltuinvereniging. Als u zich vóór 31 maart aanmeldt bij 3VO ontvangt u gratis een straatspeeltas (1 tas per straat en zolang de voorraad strekt) waarin diverse materialen zitten. Het actiepakket wordt mede mogelijk gemaakt door FedEx. Meer materialen kunt u bestellen via het bestelformulier of via de 3VO webshop op www.3vo.nl.



Maak een eerste opzet van de dag

In welke straat wilt u de Straatspeeldag houden? Welke vertegenwoordigers van de gemeente nodigt u uit? Wie wilt u bij de Straatspeeldag betrekken? Welke spelletjes gaat u doen? Houd ook rekening met een eventueel noodplan als het regent. Denk aan het regelen van bijvoorbeeld tenten die aan alle zijden open kunnen. In elke regio is wel een verhuurbedrijf te vinden via de Gouden Gids. Vraag of het verhuurbedrijf met bijvoorbeeld naamsvermelding de dag wil sponsoren!



Zoek contact met de gemeente en regel de vergunning

Een standaardbrief voor het aanvragen van een vergunning kunt u downloaden op de site. Vaak vragen gemeente om een plattegrond van de indeling van de straat. Vraag dit even na. Dien een begroting in en vraag subsidie aan. Vraag aan de gemeente of er dranghekken kunnen worden geplaatst en of de kosten hiervoor kunnen worden kwijtgescholden. Nodig dit jaar vooral ook gemeenteraadsleden uit op jullie dag. Door de gemeenteraadsverkiezingen van dit jaar zijn dat vaak nieuwe mensen!



Bedenk samen met de kinderen voor welk probleem u op de Straatspeeldag aandacht vraagt

Bekijk hoe veilig uw straat is. U kunt dit doen aan de hand van de uitkomsten van de Kind Straat Scan: KISS (te downloaden van de site). De scan kunt u zelf uitvoeren. U kunt samen met de kinderen tekeningen maken of een maquette.



Betrek andere mensen, groepen en instellingen bij de organisatie

Naast de eigen buurtgenoten kunt u ook een beroep doen op organisaties die zich richten op kinderen. Denk dan aan kinderclubs, speeltuinverenigingen, sportverenigingen, politie, sociaal-cultureel werk.



Maak een publiciteitsplan: hoe gaat u bekendheid geven aan de dag?

Wie iets wil bereiken, heeft de wind mee als de krant, radio of tv er aandacht aan besteden. Zorg daarom voor veel publiciteit in de lokale en regionale pers. Stuur vlak voor de Straatspeeldag een persbericht (een voorbeeld is te downloaden op de site) over uw eigen Straatspeeldag rond. Stuur 3VO per mail of per post een kopie: info@3vo.nl of 3VO, Postbus 423, 1270 AK Huizen.



Maak een draaiboek met daarin alles wat er gedaan moet worden

In het draaiboek komen alle acties terug die vóór, afgaand en óp de dag zelf plaats vinden. Te denken valt aan het regelen van de dranghekken, versiering, tent, maar ook het informeren van alle buurtgenoten. Zorg in ieder geval voor een schets van de indeling van de straat tijdens de Straatspeeldag. Maak een verdeling van taken: spreek af wie zorgt voor de inrichting van de straat en wie welk spel begeleidt. Bespreek ook wie eventueel de burgemeester, wethouder of de gemeenteraadsleden ontvangt.

Kindvriendelijke buurten thema van 3VO Straatspeeldag 2006

Een dag lang op straat spelen. Geen auto's die je hinderen. En... de gemeente duidelijk maken dat er echt iets moet gebeuren om de straat veiliger te maken. Dat zijn de ingrediënten van de 3VO Straatspeeldag die dit jaar op woensdag 31 mei plaats vindt. Dit jaar staat de Straatspeeldag in het teken van aantrekkelijke, uitdagende en verkeersveilige woonbuurten, waar kinderen niet worden beperkt in hun bewegingsvrijheid.

Toon en Cisca zien er uit als schilde- hard door de brede straten, waardoor rijtjes. De stoepkrijt die ze gekregen het levensgevaarlijk is voor de kinderen hebben om hun hele straat mee op te ren. Wij willen een buurt die ingericht fleuren, is veel meer op hun kleren en is op kinderen, "licht een van de organen terecht gekomen dan op de nisaoren toe. De wethouder knikt klinkers. Een stuk verderop beschilde- begijjpend.

ren de oudere kinderen een oude Om hun woorden kracht bij te zetten auto. En op het einde van de straat overhandigen de ouders en andere worden ballonnen opgelazen. Tussen vrijwilligers de uitkomst van de Kinder Straat Scan (KISS) en een rapport met al deze bedrijvigheid laveert de wethouder van Verkeer met een aantal verkeerpunten. Ze hebben zelfs al ouders.

Ze laten zien dat dit voor hun kind- voorstellen gedaan die goedkoop uit- ren uniek is. Ondanks dat de straat gevoerd kunnen worden.

Actiedag

Dit is een van de straten die meedoen kinderen niet buiten spelen. Ouders aan de 3VO Straatspeeldag. 3VO-vrij- moeten continu op hun hoede zijn dat er niets met hun kinderen gebeurt. willigers vragen samen met bewoners "De buurt is ingericht op auto's. Door aandacht voor verkeersveiligheid in de geapkeerde auto's hebben de kin- straat en buurt. Zij doen daarbij een deren geen overzicht. Auto's rijden te beroep op gemeenten om de situatie



te verbeteren. Zo is de Straatspeeldag binnen over 30 km-zones. Er wordt te naast één groot kinderfeest ook een hard gereden, stoepen zijn te smal of actiedag voor een veilig en kindvrien- er staan zoveel gepaakte auto's dat delijk verkeer. kinderen geen overzicht hebben. Uit Bij 3VO komen dagelijks vragen de politiemontor van 2005 blijft dat

Kinder Straat Scan

Om te weten of een straat veilig is, kan de Kinder Straat Scan worden ingevuld (zie www.3vo.nl). Gaat een straat deelnemen aan deze landelijke actiedag, dan organiseert elke buurt een eigen Straatspeeldag.



'te hard rijden vaak als een probleem in de buurt wordt ervaren: maar liefst 44% van de mensen noemde dit een groot probleem.

Elk actiecomité bepaalt zelf of het downloaden van de website.

een grote of een kleine actie wordt. Deelnemers hoeven alleen de eigen welke spelletjes de kinderen spelen en de brieven te op welke manier de verkeersveiligheid vastuuen. Daarnaast zijn er voorbeel- aan de orde komt.

Ter ondersteuning heeft 3VO alle en folders. Wie zich bij 3VO aanmeldt, informatie bij elkaar gezet op de internetiste: www.3vo.nl

Voorbeeldbrieven voor het aanvragen dag thuisgestuurd (zolang de voor- van vergunningen, het informeren van raad strekt). Dit pakket wordt me de buurtbewoners en nog veel meer is te mogelijk gemaakt door FedEx.

Aanmelden kan via de 3VO website of door de bon bij dit artikel in een gesloten envelop te sturen naar:

3VO Infocentrum
Antwoordnummer 630
1270 WB Huizen

Nog meer vragen over de 3VO Straatspeeldag? Bel dan met het Infocentrum: (035) 524 88 85.

Straatspeeldag is bittere noodzaak

Uit de evaluatie van de Straatspeeldag van vorig jaar weet 3VO dat de verkeersveiligheid in de woonomgeving van grote invloed is op de leeftijd waarop kinderen zelfstandig (dus zonder toezicht van ouders) buiten mogen spelen. 3VO: "Het blijkt dat het overgrote deel van de 30 km-straten voor kinderen nauwelijks veiliger is dan 50 km-straten. In veel 30 km-straten moeten kinderen bijna tot hun 6e verjaardag wachten voordat ze zelfstandig buiten mogen spelen. In woonerven, daarentegen, ligt die leeftijd aanzienlijk lager, namelijk op 4 jaar."

Met de Straatspeeldag wil 3VO samen met de buurtbewoners bereiken dat gemeenten ervan overtuigd raken dat het plaatsen van een 30 km-bord niet voldoende is. De inrichting van de straat is bepalend: er moet bewegingsvrijheid zijn en kinderen moeten worden uitgenodigd buiten te spelen.



Ook onze straat is niet kindvriendelijk genoeg.

Wij doen daarom dit jaar mee aan de 3VO Straatspeeldag.

Naam van de straat die wordt afgezet :

Wij willen bereiken dat er :

- ☐ meer speelruimte komt
☐ een kindvriendelijke inrichting van de straat komt
☐ minder hard wordt gereden

Naam :

Straat :

Postcode :

Woonplaats :

E-mail :

Fotos: 3VO



Tweeduizend straten voor één dag kindvriendelijk

Huizen, Kinderen en hun ouders willen met het afsluiten van hun straat op de 3VO Straatspeeldag van 31 mei a.s. vooral bereiken dat er minder hard word gereden en dat er een kindvriendelijker inrichting van de straat komt. Op die dag introduceert 3VO ook de Kind Straat Scan (KiSS) waarmee de kindvriendelijkheid van een straat wordt bepaald. Uitkomsten van een onderzoek met dit instrument laat zien dat het met de kindvriendelijkheid van straten in Nederland niet best is gesteld en dat 15 km-gebieden vaker kindvriendelijk zijn dan 30 km-gebieden.

3VO geeft aan de Straatspeeldag in Oud-Beijerland en in Heerlen een extra feestelijk tintje om 14.00 uur 's middags. In Oud-Beijerland leggen 3VO-directeur Joop Goos en waarnemend burgemeester Tineke Neltelenbos, oud-minister van Verkeer en Waterstaat, een skelterparcours af. In bijzijn van alle aanwezige kinderen krijgt de burgemeester het ontwerp van groep 7 voor een veilige straat auto's gegroepeerd aan het begin of aan het eind van de straat staan opgesteld. En in Heerlen overhandigt kinderwethouder Maarten Amsing (11) de resultaten van de lokale Kind Straat Scan aan verkeerswethouder Jos Offermans.

Om een indruk te krijgen van de kindvriendelijkheid van straten in aanloop naar de Straatspeeldag 2006 is de KiSS beperkt op diverse plekken ingezet. Met dit instrument zijn straten beoordeeld op onder andere de hoeveelheid auto's en de snelheid ervan, aanwezigheid voetpaden, het goed kunnen oversteken enz.. Uit de KiSS-resultaten blijkt dat woonerven (15 km/uur) duidelijk beter scoren dan gebieden met een hoger snelheidslimiet. Daarnaast scoren straten in goed ingerichte 30 km-zones, aanmerkelijk beter dan soortgelijke straten waar harder gereden kan worden. Deze uitkomsten ondersteunen de ervaringen van de deelnemers aan de Straatspeeldag En sterken 3VO in de overtuiging dat 15 km per uur vaker moet worden toegepast in woonstraten en dat sober ingerichte 30 km/uur zones niet voldoen. Vooral ook, omdat er vorig jaar in het verkeer 35 kinderen tot en met 15 jaar om het leven kwamen.

Daarnaast raken er per jaar nog eens 2.300 kinderen ernstig gewond na een verkeersongeval. Het aantal deelnemers aan de Straatspeeldag blijft ongekend groot. De roep om meer kindvriendelijke en verkeersveilige wijken neemt eigenlijk alleen maar toe. De 3VO Straatspeeldag wil bereiken dat kinderen elke dag veilig aan het verkeer kunnen deelnemen en veilig buiten kunnen spelen.

Bijzonder is ook de samenwerking met en ondersteuning van bedrijven en organisaties aan de 3VO Straatspeeldag. 3VO heeft dit jaar dankzij de meerjaren samenwerking met pakkettenbezorger FedEx straat-speeldagdeelnemers blij gemaakt met de Straatspeeltas. In die tas zit o.a. afzetlint, feestelijke vlaggetjes, een speelhamer en stoepkrijt. Kinderzender Nickelodeon gaat voor derde keer woensdagmiddag op zwart zodat kinderen buiten gaan spelen [brengen Nickelodeon presentatrice Vivienne van den Assem en Patrick Martens \(ZOOP\) een bezoek aan de winnaar van de 'Tekens Jouw Straat op Straatspeeldag' - prijsvraag](#). Masterfoods draagt met het initiatief 'Milky Way Lekker Buiten Spelen' bij aan de straatspeeldag. In dit kader roept [presentator Minne \(Jetix\) woensdag alle kinderen op om naar buiten te gaan](#). Tot slot kunnen straten of buurten een buurtskelter winnen van BERG Toys.

Noot voor de redactie/ niet voor publicatie:

Voor meer informatie:

Debby Lieuw-On persvoorlichter 3VO 035-5248852 of 06-22417822

Locatie Oud Beijerland: Kruising Sportlaan, Hortensiastraat en Begoniastraat

Locatie Heerlen: hoek Ude Kerkstraat / Meezenbroekerweg.

Evaluatie '3VO-Straatspeeldag 2006'

A. Algemene gegevens

- 1) In welke straat, plaats, gemeente en provincie is uw Straatspeeldag 2006 gehouden?
Straatna(a)m(en):
Plaats: Gemeente: Provincie:
- 2) Wat was de belangrijkste reden om de Straatspeeldag 2006 te organiseren? (svp één antwoord aankruisen)
☐ te weinig speelruimte voor kinderen
☐ problemen door vrachtverkeer en/of bestelauto's
☐ problemen door te snel rijdend autoverkeer
☐ een leuke dag voor de kinderen
☐ verbeteren inrichting van de straat op de volgende punten:
☐ andere reden:
- 3) Kunt u kenmerken van de straat waar de (verkeers)problemen in uw buurt het grootst zijn aangeven:
Snelheidslimiet: ☐ erf (15 km/u) ☐ 30 km/u ☐ 50 km/u ☐ anders, nl:
Trottoir: ☐ aanwezig ☐ aanwezig, maar te smal ☐ niet aanwezig
Drukke: ☐ drukke straat ☐ rustige straat
Fietsvoorziening: ☐ fietspad(en) ☐ fietsstrook / -stroken ☐ geen fietspad of fietsstrook
Oversteken door kinderen: ☐ onmogelijk ☐ moeilijk ☐ eenvoudig
Speelgelegenheid: ☐ voldoende ☐ te weinig ☐ geen
- 4) Zou u in deze straat een lagere snelheidslimiet willen?
☐ ja, liever autovrij ☐ ja, liever 15 km/u ☐ ja liever 30 km/u ☐ nee, de limiet is goed
- 5) Vanaf welke leeftijd mogen kinderen in uw buurt zonder toezicht buiten spelen? Vanaf ±jaar
- 6) Zijn er in het afgelopen jaar in uw buurt verkeersongelukken gebeurd met kinderen?
☐ ja, namelijkongevallen (s.v.p. aantal invullen)
☐ nee
☐ onbekend
- 7) Hebt u de (verkeers)problemen in uw buurt, die aanleiding zijn voor de Straatspeeldag al eens besproken met de gemeente?
☐ ja, voor het laatst op:(s.v.p. maand en jaar noteren)
☐ nee
- 8) Een manier om verkeersoverlast in woonwijken te verminderen is het weren van doorgaand verkeer door middel van een 'knip' in de weg (afsluiting met paaltjes in het midden van een straat of kruispunt). Is zo'n 'knip' in uw straat of buurt mogelijk?
☐ ja
☐ nee, omdat
☐ niet van toepassing, er is geen probleem met doorgaand verkeer

B. Voorbereiding van de dag

- 9) Hoe hebt u gehoord van de Straatspeeldag 2006?.....
.....
- 10) Hebt u al eerder een Straatspeeldag georganiseerd?

☐ ja ☐ nee

- 11) Hoeveel volwassenen en kinderen waren betrokken bij de voorbereiding van de Straatspeeldag?

Aantal volwassenen:.....

Aantal kinderen:.....

- 12) Hebt u actiematerialen van 3VO gebruikt?

☐ ja, de 3VO-Straatspeeltas

☐ ja, andere materialen, namelijk:.....

☐ nee (door naar vraag 14)

- 12a) Bent u tevreden over de kwaliteit van deze actiematerialen?

☐ ja (door naar vraag 13) ☐ nee

12b) Zo nee, van welke niet:.....

- 13) Hebt u de website van de Straatspeeldag bezocht?

☐ ja ☐ nee

- 14) Hebt u contact gehad met andere Straatspeeldag-groepen

☐ ja ☐ nee

- 15) Hebt u contact gehad met 3VO?

☐ ja, met de lokale 3VO-afdeling

☐ ja, met het 3VO-regiokantoor

☐ ja, met het Landelijk Steunpunt van 3VO in Huizen

☐ nee, geen contact gehad met 3VO (door naar vraag 16)

- 15a) Was u tevreden over dit contact?

☐ ja ☐ nee, omdat:.....

C. Verloop van de Straatspeeldag 2006

- 16) Hoeveel verschillende straten hebt u afgesloten?.....(s.v.p. aantal invullen)

- 17) Hoeveel kinderen en volwassenen hebben deelgenomen op de Straatspeeldag zelf?

Aantal kinderen:.....

Aantal volwassenen:.....

- 18) Hoe was het weer tijdens de Straatspeeldag?

☐ zonnig ☐ warm ☐ bewolkt, droog ☐ regen ☐ harde wind

- 19) Welke vertegenwoordigers van de gemeente heeft u uitgenodigd voor uw Straatspeeldag en welke zijn aanwezig geweest?

Uitgenodigd:

☐ burgemeester

☐ wethouder(s)

☐ raadsleden

☐ ambtenaren

☐ anders, nl:.....

☐ geen

Aanwezig geweest:

☐ burgemeester

☐ wethouder(s)

☐ raadsleden

☐ ambtenaren

☐ anders, nl:.....

☐ geen

D. Effect van de dag

- 20) Welke media-aandacht heeft uw Straatspeeldag gekregen?

☐ krant / wijkkrant / huis-aan-huis-blad (S.v.p.kopietjes uit kranten meesturen in de retourenveloppe)

☐ radio (lokaal, regionaal of landelijk)

☐ televisie (lokaal, regionaal of landelijk)

☐ anders, namelijk.....

☐ geen media-aandacht

21) Hebt u de problemen in de buurt onder de aandacht van de gemeente kunnen brengen?

☐ ja

☐ nee (door naar vraag 24)

21a) Zo ja, op welke manier?

☐ mondeling

☐ schriftelijk

☐ beide, mondeling en schriftelijk

22) Heeft de gemeente toezeggingen gedaan over de oplossing van de problemen?

☐ ja

☐ nee (door naar vraag 24)

23) Is er een concrete afspraak gemaakt met de gemeente om de problemen te bespreken?

☐ ja, namelijk:

☐ nee

24) Hoe waren de reacties van buurtgenoten die niet bij de organisatie betrokken waren?

☐ positief

☐ neutraal

☐ negatief, omdat.....

E. Vervolg van de Straatspeeldag

25) Blijft u het komende jaar actie voeren voor de veiligheid in uw buurt?

☐ ja

☐ nee (door naar vraag 26)

☐ weet nog niet (door naar vraag 26)

25a) Zo ja, op welke manier gaat u dat (waarschijnlijk) doen?.....

25b) Hebt u daarbij hulp nodig van 3VO?

☐ ja

☐ nee (door naar vraag 26)

☐ weet nog niet (door naar vraag 26)

25c) Zo ja, wat voor soort hulp?

☐ verkeersinhoudelijk (adviesing over concrete oplossingen)

☐ procedureel (wijze van aanpak)

☐ anders, namelijk:.....

F. Overige zaken

26) Was het moeilijk om bij de gemeente een vergunning te krijgen voor het afsluiten van de straat / straten?

☐ ja ☐ nee

27) Hebt u een vergunning kunnen krijgen voor het afsluiten van de door u gewenste straat?

☐ ja ☐ nee

28) Heeft de gemeente bij u kosten in rekening gebracht?

☐ ja, namelijk(s.v.p. bedrag noteren)

☐ nee (door naar vraag 29)

28a) Zo ja, voor welke diensten / zaken was dit bedrag?

29) Hebt u sponsors weten te vinden voor uw Straatspeeldag?

☐ ja ☐ nee (door naar vraag 30)

29a) Zo ja, wat hebben de sponsors bijgedragen?

☐ geld, voldoende om alle onkosten te dekken

☐ geld, maar niet voldoende om alle kosten te dekken

☐ goederen en/of diensten, namelijk.....

30) Het thema van de Straatspeeldag 2006 was: 'Kindvriendelijke straten en buurten'. Hebt u bij uw Straatspeeldag-activiteiten aandacht besteed aan dit thema?

☐ ja, door middel van de KinderStraatScan (KiSS-instrument)

☐ ja, op een andere manier, namelijk:.....

☐ nee ⑧ Waarom niet?

31) Bent u van plan volgend jaar opnieuw een Straatspeeldag te organiseren?

☐ ja, (vrijwel) zeker ☐ misschien ☐ nee, zeker niet, omdat:.....

32) Welk thema zou u volgend jaar centraal willen stellen?

33) Is uw gemeente actief op het gebied van verkeersveiligheid in woonbuurten?

☐ ja ⑧ Op welke manier?

☐ nee

34) Kunt u tot slot een rapportcijfer geven voor uw Straatspeeldag 2006 (1 = zeer slecht, 10 = uitmuntend)?

Cijfer:.....

G. Ruimte voor opmerkingen, advies of klachten:

Hartelijk dank voor het invullen van dit evaluatieformulier.

Graag het formulier **voor 1 juli a.s.** terugsturen in de bijgevoegde retourenveloppe.

Uw gegevens: Naam:.....

.....

Straat:.....Postcode en woonplaats:.....

Telefoon:.....e-mail:.....

Frequentietabel SSD 2006

(landelijke cijfers en per regio)

Totaal aantal verstuurde evaluatieformulieren: 1175

Totaal aantal teruggestuurde formulieren: 500 (42,6% respons)

Alle getallen zijn percentages, tenzij anders vermeld.

Herkomst per provincie:

Groningen	2,5
Friesland	3,2
Drenthe	3,4
Overijssel	5,9
Flevoland	1,5
Gelderland	16,5
Utrecht	5,7
N-Holland	16,1
Z-Holland	15,3
Zeeland	1,9
N-Brabant	21,8
Limburg	6,1

Reden om mee te doen aan SSD

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Te weinig speelruimte	15,0	2,3	20,0	9,1	19,2
Te veel vrachtverkeer	2,1	2,3	2,6	2,8	1,1
Te hard rijdende auto's	23,5	29,5	27,0	22,4	20,3
Leuke dag voor de kinderen	67,4	56,8	58,3	70,6	71,4
Verbeteren inrichting straat	3,2	6,8	6,1	2,8	2,2
Andere reden	13,1	13,6	15,7	12,6	12,6

Geldende snelheidslimiet

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Erf	6,0	0,0	7,0	3,9	8,0
30	64,1	65,8	69,0	71,7	55,8
50	29,2	34,2	23,0	24,4	35,0
anders	0,7	0,0	1,0	0,0	1,2

Eigenschappen trottoir

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Trottoir aanwezig	68,8	63,2	63,3	72,6	70,9
Trottoir aanwezig maar te smal	14,3	2,6	18,4	10,5	17,6
Geen trottoir	16,9	34,2	18,4	16,9	11,5

Drukke straat

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Drukke straat	55,0	44,7	58,3	57,9	53,2
Rustige straat	45,0	55,3	41,7	42,1	46,8

Fietsvoorzieningen

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Fietspad aanwezig	7,6	7,7	3,1	4,1	13,0
Fietsstroken aanwezig	6,6	5,1	7,3	7,3	5,6
Geen fietsvoorzieningen aanwezig	85,8	87,2	89,6	88,6	81,4

Oversteken door kinderen

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Onmogelijk	2,9	2,6	4,1	2,5	2,4
Moelijk	55,1	47,4	58,2	52,5	57,3
Eenvoudig	41,9	50,0	37,8	45,0	40,2

Speelgelegenheid voor kinderen

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Voldoende	40,6	48,6	40,4	44,2	36,3
Te weinig	42,7	35,1	44,2	38,8	47,4
Geen speelruimte	16,8	16,2	15,4	17,1	16,4

Wilt u een lagere snelheidslimiet in de straat?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja, autovrij	5,7	0,0	8,0	5,8	5,2
Ja, 15	26,0	27,9	24,1	23,9	29,7
Ja, 30	21,8	30,2	22,3	18,1	21,5
Nee, limiet is goed	46,5	41,9	45,5	52,2	43,6

Gemiddelde leeftijd waarop kinderen zelfstandig buiten mogen spelen

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Gemiddelde leeftijd	5,6	5,4	5,4	5,8	5,5

Aantal ongevallen met kinderen in het afgelopen jaar

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Geen	49,0	50,0	55,8	56,7	39,8
1 ongeval	4,9	2,3	5,3	4,3	6,1
2 ongevallen	3,0	4,5	2,7	1,4	3,9
3 ongevallen	1,5	4,5	0,0	2,8	0,6
4 ongevallen	0,4	0,0	0,0	1,4	0,0
5 ongevallen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
6 of meer ongevallen	0,2	0,0	0,0	0,0	0,6
onbekend	40,9	38,6	36,3	33,3	49,2

Problemen in straat al besproken met gemeente

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	47,0	50,0	46,0	52,2	44,0
Nee	53,0	50,0	54,0	47,8	56,0

Is een knip in de straat mogelijk?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	59,4	56,3	60,5	63,7	53,8
Nee	40,6	43,8	39,5	36,3	46,2

Hoe heeft u gehoord van de Straatspeeldag 2006?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Van 3VO	30,4	43,9	28,4	32,1	28,2
We doen ieder jaar mee	37,6	34,1	35,8	41,6	36,2
Krant	5,8	7,3	5,5	5,1	6,9
School	1,8	2,4	2,8	1,5	1,1
Wijkorganisatie	4,7	2,4	2,8	5,1	5,7
Gemeente	4,0	2,4	7,3	1,5	4,0
Overig	15,8	7,3	17,4	13,1	17,8

Heeft u eerder een SSD georganiseerd?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	75,6	72,7	72,2	77,6	77,5
Nee	24,4	27,3	27,8	22,4	22,5

Hoeveel volwassenen en kinderen waren bij de organisatie betrokken?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Aantal betrokken volwassenen	6,8	8,6	5,3	8,2	6,2
Aantal betrokken kinderen	11,1	13,7	2,9	21,5	7,7

Heeft u gebruik gemaakt van 3VO actiematerialen?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Straatspeeltas	69,5	61,4	69,3	68,3	72,9
Andere materialen	6,0	0,0	7,9	4,2	7,7
Straatspeeltas en andere materialen	23,2	38,6	21,9	26,1	17,7
Geen 3VO materialen	1,3	0,0	0,9	1,4	1,7

Was u tevreden over de actiematerialen?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	92,5	88,4	93,5	95,7	90,3
Nee	7,5	11,6	6,5	4,3	9,7

Heeft u de Straatspeeldag website bezocht?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	79,9	79,1	80,5	84,3	76,4
Nee	20,1	20,9	19,5	15,7	23,6

Heeft u contact gehad met andere SSD-groepen?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	26,7	18,2	29,7	21,7	30,2
Nee	73,3	81,8	70,3	78,3	69,8

Heeft u contact gehad met 3VO?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Met 3VO-afdeling	10,8	18,2	12,6	10,6	8,5
Met 3VO-regio	4,3	2,3	3,6	4,9	4,5
Met LS	19,1	22,7	22,5	14,8	20,5
Met afdeling en regio	3,0	2,3	3,6	3,5	2,3
Met afdeling en LS	0,4	2,3	0,9	0,7	0,0
Met regio en LS	0,4	2,3	0,0	0,7	0,0
Met afdeling, regio en LS	0,7	2,3	0,0	0,0	1,1
Geen contact gehad	61,2	50,0	56,8	64,8	63,1

Was u tevreden over dit contact?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	87,7	81,0	90,5	91,1	86,9
Nee	12,3	19,0	9,5	8,9	13,1

Hoeveel straten heeft u afgesloten?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Gemiddeld aantal straten	1,4	1,5	1,3	1,5	1,3

Hoeveel kinderen en volwassenen hebben aan de SSD meegedaan?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Gemiddeld aantal kinderen	116	125	118	116	116
Gemiddeld aantal volwassenen	28	21	28	30	30

Hoe was het weer tijdens de SSD?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Zonnig / warm	3,0	0,0	1,8	2,8	4,5
Bewolkt maar droog	56,6	90,9	66,4	62,7	37,6
Regen	35,6	4,5	27,4	30,3	53,9
Harde wind	4,3	4,5	4,4	4,2	4,0

Welke vertegenwoordigers van de gemeente heeft u uitgenodigd?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Burgemeester	2,1	0,0	0,9	2,8	2,7
Wethouder	7,2	15,9	6,1	3,5	8,2
Raadsleden	1,9	0,0	1,7	0,7	3,3
Ambtenaren	2,8	2,3	2,6	3,5	2,2
Anders / combinatie	26,5	25,0	28,7	27,3	23,6
Geen	54,7	54,5	53,9	58,7	52,2

Welke vertegenwoordigers van de gemeente waren aanwezig?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Burgemeester	1,1	0,0	0,0	1,4	1,6
Wethouder	9,3	6,8	7,8	11,2	8,8
Raadsleden	2,8	0,0	2,6	1,4	4,4
Ambtenaren	3,6	9,1	4,3	2,8	2,7
Anders / combinatie	28,6	22,7	30,4	31,5	26,9
Geen	41,1	54,5	40,9	41,3	37,9

Hebt u in een krant aandacht gekregen?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	49,6	52,4	51,3	47,9	49,4
Nee	50,4	47,6	48,7	52,1	50,6

Hebt u radio-aandacht gekregen?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	6,6	0,0	8,0	7,0	6,4
Nee	93,4	100,0	92,0	93,0	93,6

Hebt u op TV aandacht gekregen?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	10,9	11,9	8,8	12,7	10,5
Nee	89,1	88,1	91,2	87,3	89,5

Hebt u andere media-aandacht gekregen?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	14,6	11,9	15,0	15,5	13,4
Nee	85,4	88,1	85,0	84,5	86,6

Hebt u de problemen in uw straat onder de aandacht van de gemeente kunnen brengen?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	34,2	33,3	35,5	37,0	31,6
Nee	65,8	66,7	64,5	63,0	68,4

Op welke manier hebt u het onder de aandacht gebracht?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Mondeling	40,9	15,4	48,4	34,1	46,0
Schriftelijk	12,1	7,7	9,7	17,1	10,0
Beide	47,0	76,9	41,9	48,8	44,0

Heeft de gemeente een toezegging gedaan voor een oplossing?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	31,5	28,6	31,1	34,5	30,9
Nee	68,5	71,4	68,9	65,5	69,1

Hebt u concrete afspraken gemaakt met de gemeente?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	45,5	50,0	50,0	36,4	51,0
Nee	54,5	50,0	50,0	65,5	49,0

Hoe waren de reacties van buurtgenoten die niet deelnamen aan de SSD?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Positief	83,4	74,4	81,3	82,2	88,4
Neutraal	14,4	25,6	17,8	15,6	8,1
Negatief	2,2	0,0	0,9	2,2	3,5

Blijft u komend jaar actie voeren voor een veilige buurt?

	Land	Noord	Oost	Zuid	West
Ja	60,2	74,4	60,2	64,7	54,2
Nee	13,4	4,7	13,3	11,5	17,3

Landelijke aanpak vereist voor veiligheid kinderen en ouderen op straat

Huizen, 20 september 2006

Veilig Verkeer Nederland heeft er waardering voor dat minister Peijs van Verkeer en Waterstaat, verkeersveiligheid opnieuw hoog op de agenda plaatst. Naast de verkeersveiligheidsmaatregelen die leiden tot terugging van het aantal verkeersslachtoffers, dient er echter ook meer aandacht te zijn voor het aanpakken van het verkeersgevaar. Het toenemende autogebruik heeft ertoe geleid dat weggebruikers het verkeer steeds vaker als dreigend ervaren en zich aan verkeersdeelname onttrekken. Dit stelt Veilig Verkeer Nederland naar aanleiding van de vandaag verschenen Rijksbegroting.

De zelfstandige mobiliteit van ouderen en kinderen is in gevaar en de beleefde verkeersonveiligheid door kwetsbare verkeersdeelnemers blijft groot. Daardoor neemt dagelijks 29% van de 65- tot 75-jarigen geen deel aan het verkeer. Bij de 75-plussers is dit bijna 50%. Het aantal spelende kinderen in woonwijken is gehalveerd. Steeds meer kinderen worden met de auto naar school gebracht en gehaald. Veilig Verkeer Nederland vindt dat deze ontwikkelingen moeten worden gekeerd. En dat kinderen en ouderen zich veilig op straat moeten kunnen bewegen.

Veilig Verkeer Nederland roept het kabinet op het initiatief te nemen voor de landelijke realisatie van levensloopbestendige buurten en wijken. In deze buurten en wijken kunnen bewoners zich van jong tot oud zelfstandig en veilig bewegen. Realisatie van levensloopbestendige buurten en wijken is mogelijk door:

- aanpassingen in de fysieke infrastructuur zoals speelruimte en ontmoetingsplekken, ononderbroken loop- en fietsroutes, zebrapaden bij onder meer scholen en zorginstellingen, woonerven;
- snelheidsbeïnvloedende maatregelen zoals melding van snelheidsoverschrijdingen via het navigatiesysteem van de auto;
- invoering van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs.

Aandacht voor ziekenhuisgewonden

Veilig Verkeer Nederland onderschrijft het voornemen van de minister om het streefcijfers van het aantal verkeersdoden terug te dringen naar maximaal 750 in 2010. De verheugende daling van het aantal verkeersdoden in de afgelopen jaren, mag echter niet de aandacht afleiden van het aantal gewonden. Veilig Verkeer Nederland vindt dat ook het streefcijfer voor het aantal ziekenhuisgewonden moet worden aangescherpt van 17.000 naar 14.000 in 2010. Juist omdat de daling van de ziekenhuisgewonden achterblijft bij de daling van het aantal verkeersdoden (respectievelijk ongeveer 1% en 7%), achten wij het streven naar een evenredige daling van het aantal ziekenhuisgewonden van belang voor een daadwerkelijke verbetering van de verkeersveiligheid.

Huidige APK-frequentie behouden

Wij zijn van mening dat een verlaging van de APK-keuring ten koste gaat van de verkeersveiligheid. Elk jaar uitstel van de APK-keuring leidt tot toename van één verkeersdode, vijftien ziekenhuisgewonden en 150 overige gewonden per jaar. De maatschappelijk kosten die hiermee gepaard gaan, bedragen elf miljoen. Kosten die door burger moeten worden gedragen. Daarnaast leidt de verlaging van de APK-keuring tot 2% extra luchtverontreiniging.

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/info/wijkaanpak) maakt daar afspraken met u en uw burens 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/parkerers om tijdens de speelstraatdagen niet in de straat te parkeren; voeg een voorbeeld van deze brief bij deze aanvraag.

Delft, (datum)

Uitgave, tekst en foto's: gemeente Delft, mei 2006

Gemeente Delft

XX06-4202.000



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 wijkaanpak **SAMEN 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 geeft het af bij:

Gemeente Delft
Publieksbalie
t.a.v. sector TOR
vakteam Vergunningen en Ontheffingen
Phoenixstraat 16

Of stuur het op naar:

Gemeente Delft
t.a.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)

HOE KINDVRIENDELIJK IS DEZE STRAAT ?

doel

Deze vragenlijst is een hulpmiddel ter bepaling van de kindvriendelijkheid van een bepaalde straat.

Het doel van KiSS is:

- meer gewicht te geven aan kindvriendelijkheid binnen het geheel van eisen aan de woonomgeving;
- bewoners, ouders, beleidsmedewerkers en ontwerpers te helpen om gebreken op te sporen;
- discussie uit te lokken over de wijze waarop kindvriendelijkheid tot stand gebracht kan worden.

6 aspecten

In deze vragenlijst wordt kindvriendelijkheid beschouwd in 6 aspecten:

- ❖ Bescherming *sociale veiligheid en verkeersveiligheid*
- ❖ Beloopbaarheid *oversteekbaarheid en loopruimte*
- ❖ Befietsbaarheid *oversteekbaarheid en fietsvoorzieningen*
- ❖ Bewegingsvrijheid *kris-kras gebruik*
- ❖ Belevingswaarde *aantrekkelijkheid en variatie*
- ❖ Bespeelbaarheid *ruimte voor allerlei activiteiten*

score

De score per aspect bedraagt max. 100.

Voor de samenvatting wordt de score gedeeld door 10 en dat levert een cijfer tussen 0 en 10.

Word onderweg, Excel achter het bureau

De vragenlijst met toelichting is beschikbaar in Microsoft Word. Deze versie is het meest geschikt om onderweg te gebruiken.

De Microsoft Excel versie is handiger voor het invullen achter het bureau. De scores worden dan vanzelf opgeteld en de straatgegevens (gemeente, straatnaam) verschijnen bovenaan iedere invulpagina. Bovendien verschijnen de totaalscores per aspect, in de vorm van rapportcijfers, vanzelf bovenaan de eerste invulpagina.

meenemen voor inschatten snelheden en breedtematen

Bent u niet gewend aan het inschatten van snelheden, dan is het handig om een rolcm. en een horloge met secondewijzer of, bij voorkeur, een stopwatch mee te nemen. De rolcm. kan ook nuttig zijn bij het bepalen van breedtematen.

Zie verder de toelichting bij de algemene vragen over snelheden en breedte.

keuze van straatgedeelte en moment van meting

Onderzoek een straatgedeelte van max. 100 m lengte.

Indien het gaat om een moeilijk oversteekbare weg met gescheiden rijbanen, dan kan het duidelijker zijn om voor iedere rijrichting een aparte vragenlijst in te vullen. Dat geldt zeker wanneer er een flink verschil bestaat tussen de kindvriendelijkheid aan de ene zijde en die aan de andere zijde.

Beoordeel het oversteken naar de andere zijde van deze straat (oversteekbaarheid, vragen c.) ter hoogte van een kruispunt.

De mogelijke scores bij de verschillende vragen zijn afgestemd op meting overdag buiten de spitsuren voor woon-werk en/of woon-school verkeer.

Vermeld bovenaan iedere pagina de straatnaam en de gemeente. En geef aan welk straatgedeelte (bijvoorbeeld van zijstraat X tot zijstraat Y) beschouwd is. Vermeld bovenaan de eerste invulpagina persoon, weekdag, datum en tijd (b.v. 14.30 – 15.30) van de meting en bovendien de weersomstandigheden.

Foutenmarge

Nauwkeurige metingen worden niet verwacht. Het gaat steeds om de orde van grootte. Hou dus rekening met een flinke marge in de uitkomsten.

n.b. Er wordt niet gevraagd naar de aantallen spelende kinderen. De praktijk leert dat deze aantallen sterk wisselen gedurende de week (schooltijden, andere activiteiten) en gedurende het jaar (weersomstandigheden, vakanties). Evenmin wordt gevraagd naar de evt. aanwezigheid van personen die de straat voor zich opeisen, waardoor de woonomgeving onaantrekkelijk wordt voor spelende kinderen. Deze vragenlijst bekijkt (slechts) in hoeverre de straat qua inrichting en als onderdeel van het wegennet geschikt is om te lopen, fietsen en spelen.

Leeftijdsgroepen

Bij de ontwikkeling van KiSS is in eerste instantie gedacht aan kinderen tussen 4 en 14 jaar. Maar we beseffen dat kindvriendelijke straten vriendelijk moeten zijn voor alle soorten niet-gemotoriseerde weggebruikers, al was het alleen maar omdat het voor de sociale veiligheid van het grootste belang is dat de straat aantrekkelijk is voor volwassenen. Bovendien moet de straat ook geschikt zijn om peuters vertrouwd te maken met het lopen op straat. Leeftijdsgrenzen zijn dus niet echt relevant.

Ontwikkeling van KiSS

KiSS is, in het kader van de internationale Childstreet2005 conferentie (zie www.urban.nl) ontwikkeld met steun van Haaglanden, 3VO en Fietsersbond, door een werkgroep bestaande uit Eddie Kips, Janneke Zomervrucht, Marian Schouten en Steven Schepel.

Werk mee aan verdere ontwikkeling

Met het oog op de verdere ontwikkeling van dit hulpmiddel stellen wij het op prijs dat u, wanneer u KiSS heeft toegepast, de resultaten (lieft u de Excel versie) beschikbaar stelt voor de opbouw van een stratenarchief. Daarbij zouden wij ook graag enkele digitale foto's van de betrokken straat (in de lengterichting, aan de huizenkant en in het midden) ontvangen.

Toezending van het formulier en foto's per e-mail aan KiSS@urban.nl

U bent welkom KiSS te gebruiken, mits onder vermelding van:

Beoordeling met behulp van KiSS (Kinder Straat Scan), versie 2.0

TOELICHTING ALGEMEEN

Nuancering door interpolatie

Bij sommige vragen kan het voorkomen dat de feitelijke situatie tussen gegeven antwoorden inligt. Interpoleer in zo'n geval.

Voorbeeld: geldt voor een trottoir van 2,00 m. een score 5 en voor een trottoir van 3,00 m. een score 10, dan krijgt een trottoir van 2,60 m. een score 8.

Verschillen in inrichting

Is de straat niet over de gehele lengte op dezelfde wijze ingericht, beoordeel dan ieder onderdeel afzonderlijk. En vermenigvuldig de score met het percentage van de straatlengte (dan wel het percentage van het aantal oversteekplaatsen o.i.d.).

Voorbeeld: krijgt 60% van de straatlengte een score van 5 en 40% een score van 10, dan wordt de uitkomst $60\% \times 5 + 40\% \times 10 = 3 + 4 = 7$.

Algemene vragen

Vragen over snelheid, breedtes en aantallen weggebruikers komen meermalen terug. Het is handig deze gegevens als eerste te verzamelen. Het gaat hierbij om de orde van grootte. Een nauwkeurige vaststelling van deze gegevens is niet noodzakelijk en zou een langdurige meting vergen.

alg. 1.1 feitelijke snelheid

Gevraagd wordt naar de feitelijke snelheid én naar de officiële snelheidslimiet volgens de verkeersborden. Het spreekt vanzelf dat de feitelijke snelheid de meeste invloed heeft op de kindvriendelijkheid. Dit betreft de geschatte werkelijke snelheid van het merendeel van de auto's, resp. bromfietzers, tussen twee kruispunten. Heeft u weinig ervaring in het schatten van snelheden dan kunt u de schatting nauwkeuriger maken door twee vaste punten te nemen op 25 m. afstand van elkaar. Als beginpunt neemt u een boom, een lantaarnpaal of een duidelijk zichtbare voor/achterzijde van een geparkeerde auto. Eindpunt bent uzelf. Bij het bepalen van die afstand kunt u in veel gevallen trottoirtegels (meestal 0,30 m = ca. een voet) of trottoirbanden (meestal 1,00 m, meet even na met een rolcm.) als hulpje gebruiken.

Voor het bepalen van de tijd kunt u een horloge met secondewijzer of, beter nog, een stopwatch gebruiken.

Rijdt een auto die 25 m in 1 sec. dan is de snelheid $25 \times 60 \times 60 \text{ m/uur} = 90 \text{ km/uur}$.

2 sec. betekent 45 km/uur, 3 sec. betekent 30 km/uur, 6 sec. betekent 15 km/uur.

alg. 1.2 officiële snelheidslimiet

De officiële snelheidslimiet is een aanvulling die het mogelijk maakt om burens aan te spreken op hun gedrag en de politie in staat stelt op te treden tegen excessieve overtredingen.

Een (woon)erf bord betekent een maximum van 'stapvoets', wat gelijkstaat aan max. 15 km/uur volgens een rechterlijke uitspraak. Bovendien is het een vereiste om te kunnen optreden tegen parkeren buiten de aangewezen parkeerplaatsen (met letter P in het wegdek).

alg. 2 verkeersintensiteiten

Tel de verschillende soorten weggebruikers gedurende 10 minuten tussen twee kruispunten in beide richtingen (voorzover van toepassing).

alg. 3 breedte autovrije stroken/trottoirs

In de weersomstandigheden van Noord Europa is de zonnige kant van de straat meestal de aantrekkelijkste om te lopen en te spelen.

Geef de beloopbare breedte exclusief aanwezige obstakels als bomen, paaltjes, lichtmasten, afvalbakken, vulcontainers, reclame, uitstallingen, beplanting, zitgelegenheid, geparkeerde voertuigen e.d.

In veel gevallen kunt u trottoirtegels (meestal 0,30 m) als hulpje gebruiken bij het bepalen van de breedte. Zijn er geen trottoirtegels dan kunt u 'poten' (de ene schoen voor de andere, meet de lengte van de schoen met de rolcm.)

alg. 4 profiel en ruimtegebruik

Nauwkeurige meting is niet nodig. Schatting volstaat. Zie daarvoor toelichting alg. 3

Deze vragen zijn bedoeld voor nader onderzoek waaruit zou moeten blijken in hoeverre het ruimtegebruik bruikbaar is als indicator voor de verschillende aspecten van kindvriendelijkheid. De opstellers van KiSS zouden het op prijs stellen wanneer u het formulier met het antwoord op deze vragen (lieft in de Excel versie) opstuurt naar KiSS@urban.nl.

Breedte is de maat loodrecht op de lengterichting van de straat.

Lengte is de maat evenwijdig aan de lengterichting van de straat.

alg. 4.1 gemiddelde breedte van de berijdbare ruimte, incl. parkeren op openbare grond

Bedoeld wordt de breedte (zie boven) die (mede) geschikt is voor het rijden in langsricting en voor het parkeren, uitgezonderd parkeren op privé terrein.

alg. 4.2 parkeren op openbare grond aan beide zijden van de straat

Bedoeld wordt de breedte (zie boven) van parkeervakken en andere ruimte waar overdag, al dan niet legaal, geparkeerd wordt, uitgezonderd parkeren op privé terrein.

alg. 4.3 gem. totale breedte van de verharding

Bedoeld wordt totale breedte van bestrating, asphalt e.d. plus daardoor ingesloten stukjes groen en grond rond bomen. Grenst de straat aan een groter plantsoen reken dan alleen tot de rand van de verharding.

alg. 4.4 privé terrein aan beide zijden van de straat

Ter controle: 4.3 plus 4.4 aan beide zijden = de gem. totale breedte van gevel tot gevel, of van gevel tot plantsoen.

gemeente, straatnaam :

straatgedeelte van – tot :

meting: weekdag, datum, tijd van - tot :

weersomstandigheden :

persoon, tel.nr of e-mailadres :

ALGEMENE VRAGEN

alg. 1 snelheid

alg. 1.1 feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen

Meer dan 30 km/uur ☐

30 km/uur of minder ☐

25 km/uur of minder ☐

20 km/uur of minder ☐

15 km/uur of minder ☐

alg. 1.2 officiële snelheidslimiet

Max. 50 km/uur ☐

Max. 30 km/uur ☐

(Woon)erf ☐

alg. 2 verkeersintensiteiten per 10 minuten

alg. 2.1 auto's

alg. 2.2 bromfietzers

alg. 2.3 fietsers

alg. 2.4 voetgangers

alg. 3 breedte autovrije stroken/trottoirs

alg. 3.1 autovrije strook/trottoir aan de zonzijde van de straat

..... % van de straatlengte heeft m beloopbare breedte

..... % van de straatlengte heeft m beloopbare breedte

..... % van de straatlengte heeft m beloopbare breedte

alg. 3.2 autovrije strook/trottoir aan de andere zijde van de straat

..... % van de straatlengte heeft m beloopbare breedte

..... % van de straatlengte heeft m beloopbare breedte

..... % van de straatlengte heeft m beloopbare breedte

alg. 4 profiel en ruimtegebruik

alg. 4.1 gemiddelde breedte van de berijdbare ruimte, incl. parkeren op openbare grond m.

alg. 4.2 parkeermogelijkheden op openbare grond aan beide zijden van de straat

zonzijde: Gemiddelde breedte van de parkeerruimte m.
Lengte parkeren t.o.v. totale straatlengte %

andere zijde: Gemiddelde breedte van de parkeerruimte m.
Lengte parkeren t.o.v. totale straatlengte %

alg. 4.3 gem. totale breedte van de verharding m.

alg. 4.4 privé terrein aan beide zijden van de straat (incl. parkeren op eigen grond)

zonzijde: Gem. totale breedte van privé terrein m.

andere zijde: Gem. totale breedte van privé terrein m.

TOELICHTING BESCHERMING

a. 1.1 **direct zicht op de straat vanuit woonkamers en/of keukens**

Het uitzicht kan geblokkeerd worden b.v. door schuttingen, of doordat de aangrenzende gevels gesloten zijn.

a. 3 **onderhoud van de woonomgeving**

Goed onderhoud vergroot het gevoel van veiligheid

b. 1 **feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen**

Zie het antwoord op vraag alg. 1.1.

Lage feitelijke snelheid verkleint de kans op een ongeval met ernstige afloop. Niet alleen is er meer tijd om uit te wijken. Ook wordt gedurende de reactietijd en tijdens het remmen minder afstand afgelegd. Het voertuig komt dus eerder tot stilstand. En wanneer het toch nog fout mocht gaan, dan komt de klap minder hard aan.

b. 2 **officiële snelheidslimiet**

Zie het antwoord op vraag alg. 1.2.

Een lage feitelijke snelheid in combinatie met een bijpassende lage officiële snelheidslimiet heeft een streepje voor. Want een lage snelheidslimiet is een aanvulling die het mogelijk maakt om burens aan te spreken op hun gedrag en de politie in staat stelt op te treden tegen excessieve overtredingen. Een (woon)erf verkeersbord betekent een maximum van 'stapvoets' wat gelijkstaat aan max. 15 km/uur volgens een rechterlijke uitspraak. Bovendien is het een vereiste om te kunnen optreden tegen parkeren buiten de aangewezen parkeerplaatsen (letter P in het wegdek).

b. 3 **blikveld van de passerende automobilist**

In een kindvriendelijke straat moeten de verkeersdeelnemers erop voorbereid zijn dat er overal, plotseling, iemand tevoorschijn kan komen.

b. 4 **opvallende markering van plaatsen waar voetgangers plegen op te duiken en van de overgang naar een ander type straat**

Om duidelijk te maken welk gedrag verwacht wordt moeten overgangen opvallend gemarkeerd zijn.

b. 5 **zichtbaarheid over en weer**

Obstakels als afvalcontainers, glasbakken, uitstallingen, geparkeerde auto's en hoge beplanting kunnen het zicht over en weer tussen automobilisten en kinderen belemmeren.

gemeente, straatnaam :
 straatgedeelte van – tot :

BESCHERMING - SOCIALE VEILIGHEID

a. 1	informeel toezicht door volwassenen			
a. 1.1	direct zicht op de straat vanuit woonkamers en/of keukens			
	Er is weinig zicht	0		
	Er is veel zicht	10	max. 10	....
a. 1.2	aantal passerende voetgangers en fietsers binnen 10 minuten			
	Minder dan 3 voetgangers en fietsers	0		
	3 voetgangers en fietsers	3		
	10 voetgangers en fietsers, of meer	10	max. 10	....
a. 1.3	zitplekken voor volwassenen			
	Er is geen zitplek (bankje brede rand o.i.d.)	0		
	Er zijn verschillende plekken die tot zitten uitnodigen	5	max. 5	....
a. 2	straatverlichting die voetgangers duidelijk zichtbaar maakt			
	De straatverlichting is onvoldoende	0		
	De straatverlichting is hoog (5 m of meer) en vooral op het midden van de straat gericht	2		
	De straatverlichting is laag (minder dan 5 m) en vooral op de zijkanen van de straat gericht	5	max. 5	....
a. 3	onderhoud van de woonomgeving (bebouwing, bestrating en groen)			
	Het onderhoud is matig (indruk)	0		
	Het onderhoud is goed (indruk)	10	max. 10	....
totaal Sociale Veiligheid			max. 40	....

BESCHERMING - VERKEERSVEILIGHEID

b. 1	feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen			
	Meer dan 30 km/uur	0		
	30 km/uur of minder	5		
	25 km/uur of minder	10		
	20 km/uur of minder	15		
	15 km/uur of minder	20	max. 20	....
b. 2	officiële snelheidslimiet			
	Max. 50 km/uur	0		
	Max. 30 km/uur	5		
	(Woon)erf	10	max. 10	....
b. 3	blikveld van de passerende automobilist			
	De aandacht gaat vooral naar het einde van de straat (alsof je in een tunnel rijdt)	0		
	De aandacht gaat vooral naar de volle breedte en korte afstand (alsof je rondkijkt in een kamer)	10	max. 10	....
b. 4	opvallende markering van plaatsen waar voetgangers plegen op te duiken en van de overgang naar een ander type straat			
	Inrichtingselementen vestigen extra aandacht op voet/fietspaden, achterpaden, speelplaatsen en entrees van gebouwen. Bovendien wordt extra aandacht gevestigd bij iedere overgang naar een ander type straat. Er is een soort 'poort'.		max. 15	....
b. 5	zichtbaarheid over en weer			
	Er zijn obstakels die het zicht belemmeren	0		
	Er zijn geen obstakels die het zicht belemmeren	5	max. 5	....
totaal Verkeersveiligheid			max. 60	....
TOTAAL BESCHERMING			max. 100	....

TOELICHTING BELOOPBAARHEID

Bij deze vragen is uitgegaan van de mogelijkheden van een doorsnee 8-jarige

- c. 1 eigenschappen van fiets/voet oversteekmogelijkheden**
Onderzoek het oversteken bij iedere zijstraat en ieder voet/fietspad.
Deze vragen gelden ook voor het oversteken bij een rotonde.
Indien de oversteekpunten niet allemaal gelijk zijn, geef dan een score per oversteekpunt naar mate van het aantal oversteekpunten (b.v. 50% x 0 en 25% x 3 en 25% x 5 = 2)
- c. 1.2 zichtbaarheid over en weer tussen overstekende kinderen en naderende automobilisten**
De zichtbaarheid kan verbeterd worden door b.v. onderbreking van het parkeren en uitstulping van de autovrije strook/trottoir.
- c. 1.3 overzichtelijkheid van de verkeerssituatie voor kinderen die willen oversteken**
Oversteken wordt een stuk gemakkelijker wanneer je slechts met verkeer uit één richting te maken hebt (éénrichtingverkeer of een rustpunt tussen verkeer in de ene richting en verkeer in de andere richting).
- c. 1.4 afstand die in één keer moet worden overgestoken**
Het gaat om de afstand tot de overzijde of tot een rustpunt.
- c. 2 aantal passerende auto's, bromfietzers per 10 minuten**
Zie de antwoorden op vraag alg. 2
- c. 3 feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen volgens vraag b. 1**

Beloopbaarheid – loopruimte,

Er bestaat behoefte aan bredere autovrije stroken/trottoirs wanneer de feitelijke snelheid hoger is dan 15 km/uur.

Zie de antwoorden op vraag alg. 1.1

Een tekort aan goede fietsparkeervoorzieningen vergroot de kans dat fietsen her en der geplaatst worden en de doorloop belemmeren. Een goede fietsparkeervoorziening biedt de mogelijkheid om een slot te bevestigen ter hoogte van het fietsstuur.

- d.1 indien feitelijke snelheid (volgens vraag b. 1) meer dan 15 km/uur**
Bij een beloopbare breedte van minder dan 1,00 m worden mensen met rollators, rolstoelen en kinderwagens gedwongen om zich in te voegen in het gemotoriseerde verkeer. Autovrije stroken/trottoirs die, geheel of gedeeltelijk, te smal zijn tellen daarom niet mee.
Zijn ze wel over de volle lengte minimaal 1,00 m, maar is de breedte niet overal gelijk geef dan een score per straatgedeelte evenredig aan de lengte (b.v. 20% x 0 en 50% x 8 en 30% x 10 = 7).
Zie de antwoorden op vraag alg. 3. en de algemene toelichting over interpolatie.
- d. 2 indien feitelijke snelheid (volgens vraag b. 1) minder dan 15 km/uur**
Zolang de feitelijke snelheid beneden 15 km/uur blijft is (ook) het midden van de straat over het algemeen geschikt om te lopen.
Dat neemt niet weg dat sommige voetgangers (vooral ouders met kleine kinderen en ouderen die slecht ter been zijn) ook binnen een (woon)erf behoefte hebben aan een aparte autovrije strook. Zo'n strook kan dicht langs de huizen/voortuinen lopen. Het kan ook een aparte strook zijn tussen parkeerplaatsen en het midden van de straat, afgescheiden door b.v. bomen, paaltjes of een klein niveauverschil.
Herkenbaarheid als (woon)erf, of een soortgelijk ingerichte straat versterkt het besef dat de gehele breedte van de straat (ook) dient om te lopen en te spelen.

Totaal Beloopbaarheid

Vermeld in dit verband ook altijd het totaal Bescherming

gemeente, straatnaam :
 straatgedeelte van – tot :

BELOOPBAARHEID - OVERSTEKEN NAAR DE ANDERE ZIJDE VAN DE STRAAT

c. 1	eigenschappen van fiets/voet oversteekpunten			
c. 1.1	goede markering en verlichting, (liefst) oversteek op een plateau	max. 5	....	
c. 1.2	zichtbaarheid over en weer tussen overstekende kinderen en naderende automobilisten			
	Op 50 m. afstand kunnen ze elkaar niet goed zien	0		
	Op 50 m. afstand kunnen ze elkaar goed zien	3		
	Op 100 m. afstand kunnen ze elkaar goed zien	5	max. 5	....
c. 1.3	overzichtelijkheid van de verkeerssituatie voor kinderen die willen oversteken			
	Tweerichtingsverkeer zonder rustpunt	0		
	Tweerichtingsverkeer met rustpunt	5		
	Eenrichtingsverkeer	5	max. 5	....
c. 1.4	afstand die in één keer moet worden overgestoken			
	Meer dan 5,00 m. (twee rijstroken)	0		
	3,50 – 5,00 m.	5		
	Minder dan 3,50 m.	10	max. 10	....
c. 2	aantal passerende auto's, bromfietzers per 10 minuten			
	40 of meer	0		
	20 – 39	5		
	0 – 19	10	max. 10	....
c. 3	feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen volgens vraag b. 1			
	Meer dan 30 km/uur	0		
	30 km/uur of minder	5		
	25 km/uur of minder	10		
	20 km/uur of minder	15		
	15 km/uur of minder	20	max. 20	....
c. 4	eventuele verkeerslichten			
	Er zijn geen verkeerslichten en er zijn te weinig oversteekmogelijkheden	0		
	Er zijn verkeerslichten, maar de max. wachttijd is meer dan 60 sec.	0		
	Er zijn verkeerslichten en de max. wachttijd is minder dan 40 sec.	2		
	Verkeerslichten zijn niet nodig	5	max. 5	....
totaal Oversteken		max. 60	....	

BELOOPBAARHEID – LOOPRUIMTE

of

indien feitelijke snelheid (volgens vraag b. 1) meer dan 15 km/uur

d. 1.1	beloopbare breedte autovrije stroken/trottoirs aan de aantrekkelijkste zijde van de straat			
	Niet over de volle lengte min. 1,00 m	0		
	1,00 m.	10		
	3,00 m.	20	max. 20	....
d. 1.2	beloopbare breedte autovrije stroken/trottoirs aan de andere zijde van de straat			
	Niet over de volle lengte min. 1,00 m	0		
	1,00 m.	5		
	3,00 m.	15	max. 15	....
d. 1.3	goede fietsparkeervoorziening buiten de min. loopruimte			
	Er zijn voldoende goede fietsparkeervoorzieningen	5	max. 5	....

of

indien feitelijke snelheid (volgens vraag d. 2) 15 km/uur of minder

d. 2.1	(ook) het midden van de straat is geschikt om te lopen	max. 20	....	
d. 2.2	herkenbaarheid als (woon)erf o.i.d.	max. 5	....	
d. 2.3	autovrije stroken/trottoirs over de volle lengte en goede fietsparkeervoorziening buiten de min. loopruimte	max. 15	....	

totaal Loopruimte	max. 40	....
TOTAAL BELOOPBAARHEID	max. 100	....

TOELICHTING BEFIETSBAARHEID

Bij deze vragen wordt uitgegaan van de mogelijkheden van een doorsnee 10-jarige.

plaats om te fietsen

Een fietspad of een fiets/bromfietspad is een apart parallelpad met een afscheiding die niet overrijdbaar is. Een fietsstrook ligt direct naast de rijbaan en is voorzien van een fietssymbool. De afscheiding is een verfstreep en (lieftst) een kleurverschil.

e. 2 fietsen op de rijbaan al dan niet met fietsstrook

Een lage feitelijke snelheid in combinatie met een bijpassende lage officiële snelheidslimiet heeft een streepje voor. Want een lage snelheidslimiet is een aanvulling die het mogelijk maakt om burens aan te spreken op hun gedrag en de politie in staat stelt op te treden tegen excessieve overtredingen.

Een (woon)erf verkeersbord betekent een maximum van 'stapvoets' wat gelijkstaat aan max. 15 km/uur volgens een rechterlijke uitspraak. Bovendien is het een vereiste om te kunnen optreden tegen parkeren buiten de aangewezen parkeerplaatsen (letter P in het wegdek).

Er is meer behoefte aan speciale fietsvoorzieningen (fietspaden, fiets/bromfietspaden of fietsstroken) indien de feitelijke snelheid van het merendeel van de auto's en bromfietzers op de rijbaan hoger is en de intensiteit groter is. Er kunnen ook andere redenen zijn, b.v. een doorlopende hoofd fietsroute, of de aanwezigheid van veel zwaar verkeer, om aparte fietsvoorzieningen te maken

Zie de antwoorden op de vragen alg. 1.1 en alg. 2.

Interpoleer bij een breedte tussen 1,50 en 2,00 m.

Fietsen langs een rij geparkeerde auto's is minder veilig. Interpoleer wanneer parkeren niet over de volle lengte en/of niet aan beide zijden is toegestaan.

Fout parkeren geeft nog meer problemen, met name voor kinderen. Want dat dwingt de fietsers om uit te kijken en zich in de stroom autoverkeer te voegen

e. 3 fietspad of fiets/bromfietspad

Bij een fietspad wordt uitgegaan van een breedte van minimaal 1,50 m. Die breedte maakt het mogelijk om te passeren of om als volwassene naast een kind te fietsen. Interpoleer bij een breedte tussen 1,50 en 2,50 m.

Bij een fiets/bromfietspad wordt uitgegaan van een breedte van minimaal 2,00 m, vanwege het grotere snelheidsverschil. Interpoleer bij een breedte tussen 2,00 en 3,00 m.

Een fietspad scoort over het algemeen hoger dan een fietsstrook of een fiets/bromfietspad, omdat de fietser beter gescheiden is van sneller rijdende auto's en bromfietzers. Maar of een fietspad werkelijk een betere oplossing is hangt ook af van de kwaliteit van de kruising met zijstraten (zichtbaarheid over en weer en opvallendheid).

Staat er een rij geparkeerde auto's tussen het pad en de rijbaan dan bestaat groot gevaar dat automobilisten en fietsers elkaar uit het oog verliezen terwijl ze elkaar bij een volgende kruising/oversteekpunt misschien weer tegenkomen.

Het risico op ernstige conflicten auto-fiets is kleiner wanneer de aansluiting op de zijstraten is uitgevoerd als een doorlopend pad op een verhoogd plateau.

Totaal Befietsbaarheid

Vermeldt in dit verband ook altijd het totaal Bescherming

gemeente, straatnaam :
 straatgedeelte van – tot :

BEFIETSBAARHEID

e. 1 oversteken naar de andere zijde van de straat
 Vul in: 50% van de uitkomst van vraag c. 1 t/m c. 4 (totaal oversteken) max. 30

of

indien fietsen op de rijbaan, al dan niet met fietsstrook

e. 2.1 feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen volgens vraag b. 1

Meer dan 30 km/uur:			
- Zonder fietsstrook	0		
- Met fietsstrook - minder dan 1,50 m.	0		
- 1,50 m.	10		
- 2,00 m. of meer	15		
Minder dan 30 km/uur:			
- Zonder fietsstrook	10		
- Met fietsstrook - minder dan 1,50 m.	10		
- 1,50 m.	25		
- 2,00 m. of meer	30		
Minder dan 15 km/uur, met of zonder fietsstroken:	30	max. 30	....

e. 2.2 officiële snelheidslimiet

Max. 50 km/uur	0		
Max. 30 km/uur	5		
(Woon)erf	10	max. 10	....

e. 2.3 aantal passerende auto's en bromfietsers per 10 minuten

Meer dan 40	0		
21 – 40	5		
0 – 20	10	max. 10	....

e. 2.4 niet parkeren langs rijbaan/fietsstrook

Parkeren toegestaan	0		
Geen parkeren	10	max. 10	....

e. 2.5 hinder/gevaar door fout parkeren op rijbaan/fietsstrook

Fout parkeren	0		
Geen fout parkeren	10	max. 10	....

of

indien fietspad of fiets/bromfietspad

e. 3.1 breedte

Fiets/bromfietspaden			
- minder dan 2,00 m.	0		
- 2,00 m.	10		
- 3,00 m. of meer:	15		
Fietspaden			
- minder dan 1,50 m.	0		
- 1,50 m.	20		
- 2,50 m. of meer:	30	max. 30	....

e. 3.2 afscheiding

Smaller dan een autoportier	0		
Breder dan een autoportier	10	max. 10	....

e. 3.3 zichtbaarheid

Rij geparkeerde auto's tussen rijbaan en fietspad binnen 25 m. van een kruising/oversteekpunt	0		
Geen rij geparkeerde auto's binnen 25 m. van een oversteekpunt	15	max. 15	....

e. 3.4 pad op plateau ter plaatse van zijstraat

Geen verhoogd plateau	0		
Wel verhoogd plateau	15	max. 15	....

TOTAAL BEFIETSBAARHEID max. 100

TOELICHTING BEWEGINGSVRIJHEID

- f. 1 mogelijkheden tot beperking van rijden/parkeren op bepaalde tijden**
Bedoeld wordt een rijverbod en/of een parkeerverbod, b.v. wanneer kinderen van/naar school gaan, of op vrije dagen.
- f.2 parkeren van auto's in de openbare ruimte**
Het parkeren van auto's kan erg veel hinder en gevaar meebrengen, b.v. door het zicht op spelende kinderen te belemmeren, in de weg te staan bij het oversteken en/of de beleving van de woonomgeving te verstoren. Gebrek aan parkeerdiscipline en onvoldoende parkeertoezicht kan een goede parkeerordening geheel verstoren.
- f. 3 feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietzers volgens vraag b. 1**
Lage snelheid bevordert niet alleen de verkeersveiligheid, maar vergroot ook de mogelijkheden om de gehele breedte van de straat te gebruiken.
- f. 4 indien feitelijke snelheid minder dan 30 km/uur**
Herkenbaarheid als (woon)erf, of een soortgelijk ingerichte straat versterkt het besef dat de gehele breedte van de straat (ook) dient om te lopen en te spelen.
Het midden van de straat (waar gereden wordt) kan ook geschikt zijn om te lopen en te spelen, maar alleen als de snelheid beperkt is én de verkeersintensiteit laag blijft. Bovendien moeten er niet teveel barrières zijn in de vorm van dijken van geparkeerde auto's en fietsen, waardoor het midden van de straat een soort 'autogoot' wordt.
Indien de straat niet over de volle lengte gelijk is ingericht geef dan een score per straatgedeelte naar mate van de lengte (b.v. 20% x 0 en 50% x 10 en 30% x 20 = 11).
Houdt rekening met eventuele verkeersvoorschriften en/of afspraken tussen bewoners waardoor straatgedeeltes overdag parkeervrij gehouden worden (b.v. parkeerverbod gedurende de dag aan één zijde van de straat, of afspraak om bepaald stukje overdag parkeervrij te houden).

TOELICHTING BELEVINGSWAARDE

- g. 1. inrichting van de woonomgeving**
Om er een aantrekkelijke woonomgeving van te maken, moet de straat niet alleen ontworpen worden als route, maar ook als woonruimte en voorportaal voor aangrenzende bebouwing.
- g. 4 (semi)privé elementen op openbaar terrein**
Aanwonenden en andere betrokkenen kunnen een eigen accent geven aan het straatbeeld en bijdragen aan de gebruiksmogelijkheden.

gemeente, straatnaam :
 straatgedeelte van – tot :

BEWEGINGSVRIJHEID

f. 1	mogelijkheden tot beperking van rijden/parkeren op bepaalde tijden	max. 5	....
f. 2	parkeren van auto's in de openbare ruimte		
	Veel fout geparkeerde auto's	0	
	Veel hinder/gevaar	0	
	Weinig hinder/gevaar	20	max. 20
f. 3	feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietzers volgens vraag b. 1		
	Meer dan 30 km/uur	<i>Ga in dat geval verder met vraag g.</i>	-
	30 km/uur of minder	<i>Ga verder met de volgende vraag</i>	-

indien feitelijke snelheid minder dan 30 km/uur volgens vraag f. 3.

f. 4.1	aantal passerende auto's en bromfietzers in 10 minuten		
	20 of meer	<i>Ga in dat geval verder met vraag g.</i>	0
	10 – 19		10
	0 – 9		20
			max. 20
f. 4.2	feitelijke snelheid (volgens vraag alg 1.1) en herkenbaarheid als woonerf o.i.d.		
	15 - 30 km/uur		10
	15 km/uur of minder, maar niet duidelijk herkenbaar als (woon)erf o.i.d.		20
	15 km/uur of minder en duidelijk herkenbaar als (woon)erf o.i.d.		30
			max. 30
f. 4.3	barrières die (overdag) het midden van de straat ongeschikt maken om te spelen en te lopen		
	Barrières (overdag) aan beide zijden van de straat		0
	Een barrière (overdag) aan een zijde van de straat		15
	Geen barrières (overdag)		25
			max. 25

TOTAAL BEWEGINGSVRIJHEID max. 100

BELEVINGSWAARDE

g. 1.	inrichting van de woonomgeving		
g. 1.1	onderverdeling		
	De straat is ingedeeld in een reeks verschillende ruimtes, ieder met een eigen karakter	max. 15	....
g. 1.2	aantrekkelijke inrichting		
	De indeling (parkeren, groen, straatmeubilair) en bijzondere objecten (kunst, bijzondere spelaanleiding) maken de straat extra aantrekkelijk als woonomgeving en geschikt voor allerlei activiteiten.	max. 15	....
g. 1.3	voorportaal, stadsgezicht, vergezicht		
	De inrichting vestigt extra aandacht op entrees, bijzondere gebouwen, parken, kunst, monumenten e.d., of wijst op een bijzonder stadsgezicht, vergezicht.	max. 10	....
g. 2	openbaar groen		
	Bomen, heesters	max. 20	....
g. 3	privé elementen op privé terrein		
	Privé elementen die interessant zijn voor voorbijgangers, zoals etalages van winkels/werkruimten en beplanting in voortuinen of bij parkeerplaatsen.	max. 20	....
g. 4	(semi)privé elementen op openbaar terrein		
	Gevelgroen, zitgelegenheid, speelelementen, of zelfs een terrasje	max. 20	....
	TOTAAL BELEVINGSWAARDE	max. 100	....

TOELICHTING BESPEELBAARHEID

- h. 1 breedte van autovrije stroken aan de aantrekkelijkste zijde van de straat**
In de weersomstandigheden van Noord Europa is de zonnige kant van de straat meestal de aantrekkelijkste om te lopen en te spelen. Ze zijn extra aantrekkelijk wanneer ze breed zijn.
- h.2 mogelijkheden voor allerlei activiteiten binnen dit straatgedeelte (max. 100 m.)**
Houdt ook rekening met straatgedeeltes die overdag parkeervrij gehouden worden vanwege verkeersvoorschriften en/of afspraken tussen bewoners waardoor (b.v. parkeerverbod gedurende de dag aan één zijde van de straat, of afspraak om bepaald stukje overdag parkeervrij te houden).
- h. 4 aparte, veilig bereikbare, speelruimte**
Uitgangspunt moet zijn dat de gehele woonomgeving aantrekkelijk is voor alle leeftijdsgroepen. Menging van leeftijdsgroepen is van groot belang niet alleen omdat kinderen soms in de wereld van de volwassenen willen verkeren, maar vooral ook vanwege de sociale veiligheid. Aparte speelplaatsen kunnen een goede aanvulling zijn op de speelmogelijkheden in de directe woonomgeving, mits ze veilig bereikbaar zijn. Een speelplaats aan de overkant van een onveilige weg heeft weinig waarde.

Totaal Bespeelbaarheid

Vermeld in dit verband ook altijd
Totaal Bescherming,
Totaal Bewegingsvrijheid en
Totaal Belevingswaarde

gemeente, straatnaam :
 straatgedeelte van – tot :

BESPEELBAARHEID

h. 1	breedte (overdag) van autovrije stroken aan de aantrekkelijkste zijde van de straat			
	Minder dan 2,00 m. of minder	0		
	2,00 m.	5		
	4,00 m. of meer	15	max. 15	....
h. 2	mogelijkheden voor allerlei activiteiten binnen dit straatgedeelte (max. 100 m.)			
h. 2.1	spel vlakbij huis			
	- spelen met autootjes of poppen;		max. 10	....
	- tekenen met krijt			
h. 2.2	zitten (bankje, randen, blokken)		max. 10	....
h. 2.3	rustig spel, zoals:			
	- balanceren en klimmen (niveaunderschillen, muurtjes, blokken, hekjes);		max. 10	....
	- hutbouwen (ruimte en mogelijkheid lappen te bevestigen)			
h. 2.4	bewegen, zoals:			
	- hinkelen/springen (ruimte, diversiteit in bestrating);			
	- steppen/skaten (autovrije strook/trottoir met vlakke bestrating);		max. 10	....
	- leren fietsen (rustige straten rondom huizenblok)			
h. 2.5	groepsspel			
	- stoepranden (straatgedeelte aan weerszijden vrij van parkeren/obstakels);		max. 10	....
	- ballen (ruimte);			
h. 3	straatvuil			
	Veel straatvuil	0		
	Geen straatvuil	5	max. 5	....
h. 4	aparte speelruimte			
h. 4.1	binnen 100 m. loopafstand en veilig bereikbaar voor kinderen van 6 jaar:			
	- ontmoetingsplek			
kleuterspeelplaatsje (10 x 20 m., bankje, speeltoestellen)		max. 15		....
h. 4.2	binnen 300 m. loopafstand en veilig bereikbaar voor kinderen van 8 jaar:			
	- groen waar kinderen mogen spelen (park, openbare binnentuin);			
	- speelplek voor kinderen vanaf 6 jaar (speeltoestellen, bankjes)			
	- ruimte voor:			
	o verstoppertje (rustig, ruimte met diverse hoekjes, muurtjes, heesters);			
	o balspel (ca. 20x40 m.);			
	o samen touwtjespringen (ruimte 4x4, mogelijkheid touw te bevestigen);			
	o skateboarden (asfalt, niveaunderschillen);		max. 15	....
	o tikkertje (rustig, ruimte om vrij te rennen)			
TOTAAL BESPEELBAARHEID			max. 100	....

gemeente, straatnaam
straatgedeelte van - tot
meting:
weekdag, datum, tijd van - tot
weersomstandigheden
persoon, tel.nr of e-mailadres

Delft, Heemstra

oorspronkelijke KiSS1 resultaten in nieuwe formulier

samenvatting in 6 aspecten

o Bescherming	5,6
o Beloopbaarheid	7,2
o Befietsbaarheid	4,9
o Bewegingsvrijheid	4,6
o Belevingswaarde	4,0
o Bespeelbaarheid	5,2

KiSS 2.0 Kinder Straat Scan

Excel

Hoe kindvriendelijk is deze straat?

doel

Deze vragenlijst is een hulpmiddel ter bepaling van de kindvriendelijkheid van een bepaalde straat.

Het doel van KiSS is:

- o meer gewicht te geven aan kindvriendelijkheid binnen het geheel van eisen aan de woonomgeving;
- o bewoners, ouders, beleidsmedewerkers en ontwerpers te helpen om gebreken op te sporen;
- o discussie uit te lokken over de wijze waarop kindvriendelijkheid tot stand gebracht kan worden.

Word onderweg, Excel achter het bureau

De vragenlijst met toelichting is beschikbaar in Microsoft Word. Deze versie is het meest geschikt om onderweg te gebruiken.

De Microsoft Excel versie is handiger voor het invullen achter het bureau. De scores worden dan vanzelf opgeteld en de straatgegevens (gemeente, straatnaam) verschijnen bovenaan iedere invulpagina.

Bovendien verschijnen de totaalscores per aspect, in de vorm van cijfers tussen 0 en 10, vanzelf bovenaan de eerste invulpagina.

Werk mee aan verdere ontwikkeling

Met het oog op de verdere ontwikkeling stellen wij het op prijs dat u, wanneer u KiSS heeft toegepast, de resultaten beschikbaar stelt voor de opbouw van een stratenarchief. Daarbij zouden wij ook graag enkele digitale foto's van de betrokken straat (in de lengterichting aan de huizenkant en in het midden) ontvangen. Toezending van het formulier en foto's per e-mail aan KiSS@urban.nl.

toelichting

Zie de Microsoft Word versie.

U bent welkom KiSS te gebruiken, mits onder vermelding van:
Beoordeling met behulp van KiSS (Kinder Straat Scan), versie 2.0

ALGEMENE VRAGEN

alg. 1 snelheid

alg. 1.1 feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen

- Meer dan 30 km/uur ☐
- 30 km/uur of minder ☐
- 25 km/uur of minder ☐
- 20 km/uur of minder ☐
- 15 km/uur of minder ☐

alg. 1.2 officiële snelheidslimiet

- Max. 50 km/uur ☐
- Max. 30 km/uur ☐
- (Woon)erf ☐

alg. 2 verkeersintensiteiten in 10 minuten

- alg. 2.1 passerende auto's
- alg. 2.2 passerende bromfietzers
- alg. 2.3 passerende fietsers
- alg. 2.4 passerende voetgangers

alg. 3 breedte autovrije stroken/trottoirs

alg. 3.1 autovrije strook / trottoir aan de zonzijde van de straat

- | | | | | |
|----------------------|-----------------------------|----------------------|----|--------------------|
| <input type="text"/> | % van de straatlengte heeft | <input type="text"/> | m. | beloopbare breedte |
| <input type="text"/> | % van de straatlengte heeft | <input type="text"/> | m. | beloopbare breedte |
| <input type="text"/> | % van de straatlengte heeft | <input type="text"/> | m. | beloopbare breedte |

alg. 3.2 autovrije strook / trottoir aan de andere zijde van de straat

- | | | | | |
|----------------------|-----------------------------|----------------------|----|--------------------|
| <input type="text"/> | % van de straatlengte heeft | <input type="text"/> | m. | beloopbare breedte |
| <input type="text"/> | % van de straatlengte heeft | <input type="text"/> | m. | beloopbare breedte |
| <input type="text"/> | % van de straatlengte heeft | <input type="text"/> | m. | beloopbare breedte |

alg. 4 profiel en ruimtegebruik

alg. 4.1 gem. breedte van de berijdbare ruimte, incl. parkeren op openbare grond

m.

alg. 4.2 parkeermogelijkheden op openbare grond aan beide zijden van de straat

- zonzijde:
- Gem. breedte van de parkeerruimte m.
- Lengte parkeren t.o.v. straatlengte %
- andere zijde:
- Gem. breedte van de parkeerruimte m.
- Lengte parkeren t.o.v. straatlengte %

alg. 4.3 gem. totale breedte van de openbare ruimte (verharding en openbaar groen)

m.

alg. 4.4 privé terrein aan weerszijden van de straat, incl. parkeren op eigen grond

- zonzijde:
- Gem. totale breedte privé terrein m.
- andere zijde:
- Gem. totale breedte privé terrein m.

BESCHERMING - SOCIALE VEILIGHEID

a. 1	informeel toezicht door volwassenen			
a. 1.1	direct zicht op de straat vanuit woonkamers en/of keukens			
	Er is weinig zicht	0		
	Er is veel zicht	10	max. 10	10
a. 1.2	aantal passerende voetgangers en fietsers binnen 10 minuten			
	Minder dan 3 voetgangers en fietsers	0		
	3 voetgangers en fietsers	3		
	10 voetgangers en fietsers, of meer	10	max. 10	5
a. 1.3	zitplekken voor volwassenen			
	Er is geen zitplek (bankje brede rand o.i.d.)	0		
	Er zijn verschillende plekken die tot zitten uitnodigen	5	max. 5	3
a. 2	straatverlichting die voetgangers duidelijk zichtbaar maakt			
	De straatverlichting is onvoldoende	0		
	De straatverlichting is hoog (meer dan 5 m.) en vooral op het midden van de straat gericht.	2		
	De straatverlichting is laag (5 m. of minder) en vooral op de zijkanen van de straat gericht	5	max. 5	5
a. 3	onderhoud van de woonomgeving (bebouwing, bestrating en groen)			
	Het onderhoud is matig (indruk)	0		
	Het onderhoud is goed (indruk)	10	max. 10	8
totaal Sociale Veiligheid			max. 40	31

BESCHERMING - VERKEERSVEILIGHEID

b. 1	feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen			
	Meer dan 30 km/uur	0		
	30 km/uur of minder	5		
	25 km/uur of minder	10		
	20 km/uur of minder	15		
	15 km/uur of minder	20	max. 20	10
b. 2	officiële snelheidslimiet			
	Max. 50 km/uur	0		
	Max. 30 km/uur	5		
	(Woon)erf	10	max. 10	0
b. 3	blikveld van de passerende automobilist			
	De aandacht gaat vooral naar het einde van de straat (alsof je in een tunnel rijdt)	0		
	De aandacht gaat vooral naar de volle breedte en korte afstand (alsof je rondkijkt in een kamer)	10	max. 10	3
b. 4	opvallende markering van plaatsen waar voetgangers plegen op te duiken en van de overgang naar een ander type straat		max. 15	10
b. 5	zichtbaarheid over en weer			
	Er zijn obstakels die het zicht belemmeren	0		
	Er zijn geen obstakels die het zicht belemmeren	5	max. 5	2
totaal Verkeersveiligheid			max. 60	25
TOTAAL BESCHERMING			max. 100	56

BELOOPBAARHEID - OVERSTEKEN NAAR DE ANDERE ZIJDE VAN DE STRAAT

c. 1	eigenschappen van fiets/voet oversteekpunten			
c. 1.1	goede markering en verlichting, (liefst) oversteek op een plateau	max. 5		0
c. 1.2	zichtbaarheid over en weer tussen overstekende kinderen en naderende automobilisten			
	Op 50 m. afstand kunnen ze elkaar niet goed zien	0		
	Op 50 m. afstand kunnen ze elkaar goed zien	3		
	Op 100 m. afstand kunnen ze elkaar goed zien	5	max. 5	3
c. 1.3	overzichtelijkheid van de verkeerssituatie voor kinderen die willen oversteken			
	Tweerichtingsverkeer zonder rustpunt	0		
	Tweerichtingsverkeer met rustpunt	5		
	Eénrichtingsverkeer	5	max. 5	5
c. 1.4	afstand die in één keer moet worden overgestoken			
	> 5,00 m. (twee rijstroken)	0		
	3,50 – 5,00 m.	5		
	< 3,50 m.	10	max. 10	5
c. 2	aantal passerende auto's en bromfietzers per 10 minuten			
	40 of meer	0		
	20 - 39	5		
	0 - 19	10	max. 10	10
c. 3	feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen			
	Meer dan 30 km/uur	0		
	30 km/uur of minder	5		
	25 km/uur of minder	10		
	20 km/uur of minder	15		
	15 km/uur of minder	20	max. 20	10
c. 4	evt. verkeerslichten			
	Er zijn geen verkeerslichten en te weinig oversteekmogelijkheden	0		
	Er zijn verkeerslichten, maar de max. wachttijd is meer dan 60 sec.	0		
	Er zijn verkeerslichten en de max. wachttijd is minder dan 40 sec	2		
	Verkeerslichten zijn niet nodig	5	max. 5	5
totaal Oversteken		max. 60		38

BELOOPBAARHEID - LOOPRUIMTE

of	indien feitelijke snelheid (volgens vraag b. 1) meer dan 15 km/uur			
	d. 1.1	beloopbare breedte autovrije stroken/trottoirs aan de zonzijde van de straat		
		Niet over de volle lengte min. 1,00 m	0	
		1,00 m	10	
		3,00 m	20	max. 20
				16
	d. 1.2	beloopbare breedte autovrije stroken/trottoirs aan de andere zijde van de straat		
		Niet over de volle lengte min. 1,00 m	0	
		1,00 m	5	
		3,00 m	15	max. 15
				8
	d. 1.3	goede fietsparkeervoorziening buiten de min. loopruimte		
		Er zijn voldoende goede fietsparkeervoorzieningen	5	max. 5
				10
of	indien feitelijke snelheid (volgens vraag b. 1) minder dan 15 km/uur			
	d. 2.1	(ook) het midden van de straat is geschikt om te lopen	max. 20	
	d. 2.2	herkenbaarheid als (woon)erf o.i.d.	max. 5	
	d. 2.3	autovrije stroken/trottoirs over de volle lengte en goede fietsparkeervoorziening buiten de min. loopruimte	15	max. 15
totaal Loopruimte		max. 40		34
TOTAAL BELOOPBAARHEID		max. 100		72

BEFIETSBAARHEID

e. 1 oversteken naar de andere zijde van de straat

vul in: 50 % van de uitkomst van vraag c. 1 t/m vraag c. 4 (totaal oversteken)

max. 30

19

of

indien fietsen op de rijbaan, al dan niet met fietsstroken

e. 2.1 feitelijke snelheid (volgens vraag b. 1)

Meer dan 30 km/uur	o zonder fietsstrook	0		
	o met fietsstrook	0		
	o maar minder dan 1,50 m.	0		
	o 1,50 m.	10		
	o 2,00 m. of meer	20		
Minder dan 30 km/uur	o zonder fietsstrook	10		
	o met fietsstrook	10		
	o maar minder dan 1,50 m.	10		
	o 1,50 m.	25		
	o 2,00 m. of meer	30		

Minder dan 15 km/uur met of zonder fietsstroken

max. 30

10

e. 2.2 officiële snelheidslimiet

Max. 50 km/uur 0

Max. 30 km/uur 5

(Woon)erf 10 max. 10

0

e. 2.3 aantal passerende auto's, bromfietzers en fietsers per 10 minuten

40 of meer 0

20 - 39 5

0 - 19 10 max. 10

10

e. 2.4 niet parkeren langs rijbaan/fietsstrook

Parkeren toegestaan 0

Geen parkeren 10 max. 10

0

e. 2.5 hinder/gevaar door fout parkeren op pad/strook

Fout parkeren 0

Geen fout parkeren 10 max. 10

10

of

indien fietspad of fiets/bromfietspad

e. 3.1 breedte

Fiets/bromfietspaden	o minder dan 2,00 m.	0		
	o 2,00 m.	10		
	o 3,00 of meer	15		
Fietspaden	o minder dan 1,50 m.	0		
	o 1,50 m.	20		
	o 2,50 m. of meer	30	max. 30	

e. 3.2 afscheiding

Smaller dan een autoportier 0

Breder dan een autoportier 10 max. 10

e. 3.3 zichtbaarheid

Rij geparkeerde auto's tussen rijbaan en fietspad of fietsstrook

binnen 25 m. van een kruising/oversteekpunt 0

Geen rij geparkeerde auto's binnen 25 m. van een oversteekpunt 15 max. 15

e. 3.4 pad/strook op plateau ter plaatse van zijstraat

Geen verhoogd plateau 0

Wel verhoogd plateau 15 max. 15

TOTAAL BEFIETSBAARHEID

max. 100

49

BEWEGINGSVRIJHEID

f.1	mogelijkheden tot beperking parkeren en/of rijden		max. 5	0
f.2	parkeren van auto's in de openbare ruimte			
	Veel fout geparkeerde auto's	0		
	Veel hinder/gevaar	0		
	Weinig hinder/gevaar	20	max. 20	8
f.3	feitelijke snelheid (volgens vraag b. 1)			
	Meer dan 30 km/uur	<i>Ga in dit geval verder met vraag g.</i>	–	
	30 km/uur of minder	<i>Ga verder met de volgende vraag</i>	–	

indien feitelijke snelheid (volgens vraag alg. 1.1) 30 km/uur of minder

f.4.1	aantal passerende auto's, bromfietzers en fietsers per 10 minuten			
	20 of meer	<i>Ga in dat geval verder met vraag g.</i>	–	
	10 - 19		10	
	0 - 9		20	max. 20 20
f.4.2	feitelijke snelheid (volgens vraag alg. 1.1) en herkenbaarheid als (woon)erf o.i.d.			
	15 - 30 km/uur		10	
	15 km/uur of minder	o niet duidelijk herkenbaar als (woon)erf o.i.d.	20	
		o duidelijk herkenbaar als (woon)erf o.i.d.	30	max. 30 10
f.4.3	barrières die (overdag) het midden van de straat ongeschikt maken om te spelen en te lopen			
	Barrières (overdag)	o aan beide zijden van de straat	0	
		o aan één zijde van de straat	15	
	Geen barrière (overdag)		25	max. 25 8

TOTAAL BEWEGINGSVRIJHEID max. 100

BELEVINGSWAARDE

g.1	inrichting van de woonomgeving			
g.1.1	onderverdeling			
	De straat is ingedeeld in een reeks verschillende ruimtes, ieder met een eigen karakter		max. 15	8
g.1.2	aantrekkelijke inrichting			
	De indeling (parkeren, groen, straatmeubilair) en bijzondere objecten (kunst, bijzondere spelaanleiding) maken de straat extra aantrekkelijk als woonomgeving en geschikt voor allerlei activiteiten.		max. 15	7
g.1.3	voorportaal, stadsgezicht, vergezicht			
	De inrichting vestigt extra aandacht op entree's, bijzondere gebouwen parken, kunst, monumenten e.d., of wijst op een bijzonder stadsgezicht of vergezicht.		max. 10	0
g.2	openbaar groen			
	Bomen, heesters, gras		max. 20	5
g.3	privé elementen op privé terrein			
	Privé elementen die interessant zijn voor voorbijgangers, zoals etalages van winkels/werkruimten en beplanting in voortuinen al dan niet met parkeren		max. 20	15
g.4	(semi)privé elementen op eigen terrein			
	Gevelgroen, zitgelegenheid, speelelementen, of zelfs terrasje		max. 20	5

TOTAAL BELEVINGSWAARDE max. 100

BESPEELBAARHEID

h. 1	breedte (overdag) van autovrije stroken aan de zonzijde van de straat			
	2,00 m. of minder	0		
	3,00 m	5		
	4,00 m. of meer	15	max. 15	5
h. 2	geschiktheid voor allerlei activiteiten binnen dit straatgedeelte (max. 100 m.)			
h. 2.1	spel vlakbij huis, zoals:			
	o spelen met autotjes en/of poppen			
	o tekenen met krijt	max. 10		10
h. 2.2	zitten (bankje, randen, blokken)	max. 10		10
h. 2.3	rustig spel, zoals:			
	o balanceren en klimmen (niveauverschillen, muurtjes, blokken, hekjes)			
	o hutbouwen (ruimte en mogelijkheid lappen te bevestigen)	max. 10		10
h. 2.4	bewegen, zoals:			
	o hinkelen/springen (ruimte, diversiteit in bestrating)			
	o steppen/skaten (autovrije strook/trottoir met vlakke bestrating)			
	o leren fietsen (rustige straten rond huizenblok)	max. 10		3
h. 2.5	groepsspel, zoals:			
	o stoepranden (straatgedeelte aan weerszijden vrij van parkeren en obstakels)			
	o ballen (ruimte)	max. 10		3
h. 3	straatvuil			
	Veel straatvuil	0		
	Geen straatvuil	5	max. 5	5
h. 4	aparte speelruimte			
h. 4.1	binnen 100 m. loopafstand en veilig bereikbaar voor kinderen vanaf 6 jaar			
	o ontmoetingsplek			
	o kleuterspeelgelegenheid (10 x 20 m., bankje, speeltoestellen)	max. 15		6
h. 4.2	binnen 300 m. loopafstand en veilig bereikbaar voor kinderen vanaf 6 jaar			
	o groen waar kinderen mogen spelen (park, openbare binnentuin)			
	o speelplek voor kinderen vanaf 6 jaar (bankjes, speeltoestellen)			
	o ruimte voor:			
	o verstoppertje (rustig, diverse hoekjes)			
	o balspel (ca. 20 x 40 m.)			
	o samen touwtjespringen (mogelijkheid touw te bevestigen)			
	o skateboarden (glad, niveauverschillen)			
	o tikkertje (rustig, ruimte om te rennen)	max. 15		0
TOTAAL BESPEELBAARHEID		max. 100		52

Bescherming

Sociale veiligheid

a. 1	informeel toezicht door volwassenen	max. 25	18
a. 2	straatverlichting die voetgangers duidelijk zichtbaar maakt	max. 5	5
a. 3	onderhoud van de woonomgeving	max. 10	8

Verkeersveiligheid

b. 1	feitelijke snelheid van de passerende auto's en bromfietzers	max. 20	10
b. 2	officiële snelheidslimiet	max. 10	0
b. 3	blikveld van de passerende automobilist	max. 10	3
b. 4	opvallende markering	max. 15	10
b. 5	zichtbaarheid over en weer	max. 5	2

max. 100 56

Beloopbaarheid

Oversteken naar de andere zijde van de straat

c. 1	eigenschappen van fiets/voet oversteekpunten	max. 25	13
c. 2	aantal passerende auto's en bromfietzers	max. 10	10
c. 3	feitelijke snelheid van de passerende auto's en bromfietzers	max. 20	10
c. 4	evt. verkeerslichten	max. 5	5

Loopruimte

of	indien feitelijke snelheid (volgens vraag b. 1) meer dan 15 km/uur		
d. 1.1	beloopbare breedte autovrije stroken/trottoirs aan de zonzijde	max. 20	16
d. 1.2	beloopbare breedte autovrije stroken/trottoirs aan de andere zijde	max. 15	8
d. 1.3	goede fietsparkeervoorzieningen buiten de loopruimte	max. 5	10

of	indien feitelijke snelheid (volgens vraag b. 1) minder dan 15 km/uur		
d. 2.1	(ook) het midden van de straat is geschikt om te lopen	max. 20	0
d. 2.2	herkenbaarheid als (woon)erf o.i.d.	max. 5	0
d. 2.3	autovrije stroken/trottoirs over de volle lengte en fietsparkeerplaatsen	max. 15	0

max. 100 72

Befietsbaarheid

e. 1	oversteken naar de andere zijde van de straat	max. 30	19
------	---	---------	----

of	indien fietsen op de rijbaan, al dan niet met fietsstroken		
e. 2.1	feitelijke snelheid in combinatie met/zonder fietsstroken	max. 30	10
e. 2.2	officiële snelheidslimiet	max. 10	0
e. 2.3	aantal passerende auto's en bromfietzers	max. 10	10
e. 2.4	niet parkeren langs rijbaan/fietsstrook	max. 10	0
e. 2.5	hinder/gevaar door parkeren op rijbaan/fietsstrook	max. 10	10

of	indien fietsen op fietspad of fiets/bromfietspad		
e. 3.1	breedte	max. 30	0
e. 3.2	afscheiding	max. 10	0
e. 3.3	zichtbaarheid	max. 15	0
e. 3.4	pad op plateau ter plaatse van zijstraat	max. 15	0

max. 100 49

Bewegingsvrijheid

f. 1	mogelijkheden tot beperking van parkeren/rijden op bepaalde tijden	max. 5	0
f. 2	geen hinder/gevaar door parkeren van auto's in de openbare ruimte	max. 20	8

indien feitelijke snelheid 30 km/uur of minder

f. 4.1	aantal passerende auto's en bromfietzers	max. 20	20
f. 4.2	feitelijke snelheid en herkenbaarheid als (woon)erf	max. 30	10
f. 4.3	barrières die het midden van de straat ongeschikt maken om te lopen/spelen	max. 25	8

max. 100 46

Belevingswaarde

g. 1	aantrekkelijke inrichting van de woonomgeving	max. 40	15
g. 2	openbaar groen	max. 20	5
g. 3	privé elementen op privé terrein	max. 20	15
g. 4	(semi) privé elementen op openbaar terrein	max. 20	5

max. 100 40

Bespeelbaarheid

h. 1	breedte autovrije stroken/trottoir aan aantrekkelijkste zijde van de straat	max. 15	5
h. 2	mogelijkheden voor allerlei activiteiten binnen dit straatgedeelte	max. 50	36
h. 3	straatvuil	max. 5	5
h. 4	aparte speelruimte	max. 30	6

max. 100 52

Inleiding

In 2005 heeft de Werkgroep KiSS de KinderStraatScan (KiSS) ontwikkeld, een instrument om de kindvriendelijkheid van straten te meten. Bij het vaststellen van de criteria is gebruik gemaakt van kennis over ontwikkeling van kinderen, van kennis over het gedrag van kinderen op straat en van de meningen van kinderen zelf over verkeersveiligheid en buiten spelen.

De huidige basis-KiSS is bedoeld voor volwassenen. Om de directe inbreng van kinderen te versterken, zijn aanvullingen of aanpassingen op de basis-KiSS nodig. Hieronder zijn twee varianten uitgewerkt:

- A. KiSS-junior-A. Deze heeft vooral een educatief doel. De kinderen voeren zelf de gehele KiSS uit, of een aantal onderdelen daarvan.
- B. KiSS-junior-B. Deze is bedoeld als inhoudelijke aanvulling op de basis-KiSS. KiSS-junior-B bestaat uit een korte vragenlijst, die de volwassen KiSS-onderzoeker bespreekt met kinderen die in de *gekiste* straat of buurt wonen.

ad A. KiSS-junior-A

KiSS-junior-A wordt geheel door kinderen uitgevoerd en heeft vooral een educatief doel. Kinderen leren hiermee kritisch te kijken naar hun straat of buurt. We verwachten niet dat KiSS-junior-A sterk afwijkende informatie zal opleveren ten opzichte van een door volwassenen uitgevoerde basis-KiSS.

Optie 1: complete KiSS door kinderen

In principe zijn alle vragen in KiSS te beantwoorden door kinderen vanaf een jaar of 11. De vragen moeten dan wel (heel) anders worden geformuleerd en er is begeleiding nodig. Als voorbeeld kunnen de werkbladen in het *Verkeersactieboek voor kinderen* dienen. De beantwoording zal veel meer tijd in beslag nemen dan bij de basis-KiSS. Op zich is het denkbaar dat een groep 7 of 8 van een basisschool de vragen verdeelt en zo samen een hele KiSS maakt.

Gebruiksmogelijkheden voor optie 1 van KiSS-junior-A zijn onder andere:

- In combinatie met het theoretisch en praktisch verkeersexamen.
- Als onderdeel van een verkeersthemawEEK op school of bso.
- Als inhoudelijke voorbereiding op bijvoorbeeld de Straatspeeldag.

Het herschrijven van KiSS tot een KiSS-junior-A is een flinke klus, die buiten het bestek van dit oriënterend onderzoek valt.

Optie 2: deel-KiSS door kinderen

Kinderen kunnen ook een deel van de KiSS-vragen voor hun rekening nemen. Op deze wijze kunnen volwassenen en kinderen samen een straat *KiSS*en.

In het *Verkeersactieboek voor kinderen* van 3VO zitten geschikte en beproefde werkbladen, die in principe direct bruikbaar zijn voor deelmetingen voor KiSS.

Direct bruikbaar zijn:

- | | |
|-------------|---|
| Werkblad 3. | Snelheid meten (KiSS-vraag alg. 1) |
| Werkblad 4. | Wachten voor een verkeerslicht (KiSS-vraag c.4) |
| Werkblad 5. | Auto's tellen (KiSS-vraag alg. 2) |
| Werkblad 6. | Straat opmeten (KiSS-vraag alg. 4) |

Geschied als aanvulling op de basis-KiSS zijn:

Werkblad 1. Op stap door de buurt

Werkblad 2. Fotoreportage

Geschied als aanvulling op de presentatie van de basis-KiSS zijn:

Werkblad 13. Rondleiding en routeboekje

Werkblad 14. Krant

Werkblad 15. Tentoonstelling

Werkblad 17. Presentatiedag

Ad B. KiSS-junior-B

KiSS-junior-B vormt een inhoudelijke aanvulling op de basis-KiSS. Hij geeft de formele KiSS-waarnemingen diepte en kleur. KiSS-junior-B bestaat uit een korte vragenlijst, die de volwassen KiSS-onderzoeker bespreekt met kinderen die in de *gekiste* straat of buurt wonen. Deze vragenlijst wordt toegevoegd aan de basis-KiSS.

We kiezen voor een gesprek met de kinderen (en niet voor een schriftelijke vragensessie) omdat de ervaring leert dat kinderen veel makkelijker praten dan schrijven. Een gesprek levert meer en betere informatie op, die een goede aanvulling kan vormen op de meer zakelijke informatie van de basis-KiSS. Zo kan uit dit gesprek bijvoorbeeld de sociale kind(on)vriendelijkheid van een straat aan het licht komen.

Van deze vragenlijst ontwikkelen we twee versies:

1. KiSS-junior-B voor bewonersgroepen, scholen en bso's
Bewoners, scholen en bso's zullen zich bij hun KiSS doorgaans concentreren op een of enkele straten. KiSS-junior-B bestaat in dit geval uit een gesprek met kinderen uit de straat. Hiervoor hebben we een voorbeeld-vragenlijst ontwikkeld, plus tips voor het voeren van een gesprek met kinderen. Bewoners, scholen en bso's kunnen daarnaast ook KiSS-junior-A uitvoeren, zoals hierboven is besproken.
2. KiSS-junior-B voor gemeenten.
Een gemeente zal KiSS doorgaans gebruiken om een hele wijk te screenen. KiSS-junior B bestaat in dit geval uit een gesprek met kinderen van de naburige basisschool, groep 5/6/7. Hiervoor hebben we een voorbeeldvragenlijst ontwikkeld en algemene tips voor het voeren van een gesprek met kinderen.

Ontwikkelde extra's voor KiSS-junior-B

- * Algemene tips voor het voeren van een gesprek met kinderen.
Zie bijlage 1.
- * Voorbeeld vragenlijst voor gesprek van bewoners met kinderen uit de straat.
Zie bijlage 2.
- * Voorbeeld vragenlijst voor gesprek van gemeente met schoolkinderen.
Zie bijlage 3.

Marian Schouten

10 juli 2006

Algemene tips voor praten met kinderen

(zie ook 3VO brochure 'Kinderen doen mee', pagina 10 en 11)

Vorbereiding

- Het is aan te raden om voorafgaand aan een gesprek met kinderen zelf al te observeren in hoeverre kinderen spelen in de betreffende straat of buurt. U kunt bijvoorbeeld letten op:
 - Zijn er bepaalde plekken waar kinderen kennelijk graag spelen?
 - Hoe oud zijn die kinderen?
 - Wat doen ze?
- Tijdens het latere gesprek met de kinderen kunt u eventueel vragen stellen naar aanleiding van uw observaties.

Introductie

- Gebruik eenvoudige woorden, zonder kinderachtig te doen.
- Geef heldere uitleg over wie u bent en wat de bedoeling van het gesprek is. Wees ook duidelijk dat de situatie in de straat/buurt niet op stel en sprong zal veranderen.

Waar, wie, hoe lang?

- Het praat het makkelijkste wanneer u met de kinderen de straat op gaat.
- Een groepje van 6-7 kinderen werkt dan het prettigste: zo'n groep is groot genoeg om een variatie aan ervaringen te horen en klein genoeg om alle kinderen aan bod te laten komen.
- In twintig minuten (straat) tot drie kwartier (buurt) kunt u al heel veel aan de weet komen.

Vragen stellen

- Stel bij voorkeur open vragen: 'Op welke plekken speel je graag?' 'Waarom vind je die plek zo leuk?'. Dat schept ruimte voor verrassende antwoorden.
- Kinderen hebben vaak een andere denkwereld dan volwassenen. Vraag dus door: 'Wat bedoel je daarmee?' 'Kun je een voorbeeld geven?' 'Waarom vind je dat gevaarlijk / vervelend / leuk / spannend?'
- Vraag naar activiteiten ('Wat doe je als je op straat speelt?' of 'Wat zou je graag willen doen?').
- Wanneer u de indruk heeft dat de kinderen u naar de mond praten (het antwoord geven waarvan zij denken dat u het wilt horen), kunt u dezelfde vraag nog eens op een andere manier stellen.
- Leg de antwoorden goed vast.

Afronding

- Vertel wat u met de informatie van de kinderen gaat doen en op welke wijze u de kinderen verder gaat betrekken.
- Let er op dat alle kinderen die hebben meegepraat ook echt te horen krijgen wat er met hun ideeën is gedaan.

Voorbeeld vragenlijst bewonersgroep / school / bso

voor gesprek van bewoners/school/bso met kinderen die in de gekisste straat wonen

(zie ook 3VO-brochure 'Veilig buiten spelen')

Basisvragen

1. Spelen jullie wel eens in deze straat?
(Het gaat dus niet om spelen op een speciale speelplek, maar gewoon op straat)
- 2a. Zo ja:
 - * Waar spelen jullie dan?
 - Op de stoep / op de rijbaan?
 - Op een bepaalde plek in de straat?
 - * Wat doen jullie als je hier op straat speelt?
(In de rapportage kunt u de antwoorden aanvullen met uw eigen observaties van kinderspel in de straat: kinderen benoemen lang niet al hun activiteiten als 'spelen')
- 2b. Zo nee:
 - * Waarom niet?
(Dit kan te maken hebben met fysieke factoren (geen ruimte, teveel verkeer, stekelstruikjes, vervuiling), maar ook met sociale factoren (boze buurman, grote jongens, geen andere kinderen om mee te spelen).
3. Wat vind je leuk aan deze straat?
Waarom vind je dat leuk?
4. Wat vind je vervelend aan deze straat?
Waarom vind je dat vervelend?
5. Hoe zou je deze straat veiliger en/of leuker kunnen maken voor kinderen?
U kunt de kinderen eventueel vragen om hun ideeën uit te werken in een tekening.

Eventuele extra vragen:

6. Vind je dat je veilig door deze straat kunt lopen?
Zo nee, wat vind je onveilig?
7. Vind je dat je veilig door deze straat kunt fietsen?
Zo nee, wat vind je onveilig?
8. Vind je dat je deze straat veilig kunt oversteken?
Zo nee, wat vind je onveilig?
9. *U kunt naar aanleiding van uw observaties op straat nog aanvullende vragen stellen:*
Ik zag dat jullie vaak daar en daar spelen. Waarom vinden jullie dat zo'n leuke plek?
Die plek lijkt me zo geschikt om te spelen, maar ik zie er nooit kinderen. Kunnen jullie me uitleggen hoe dat komt?

Voorbeeld vragenlijst gemeente

voor gesprek van gemeente met kinderen van basisschool

(zie ook 3VO-brochure 'Routes en knelpunten')

Basisvragen

1. Spelen jullie wel eens op straat?
(Het gaat dus niet om spelen op een speciale speelplek, maar gewoon op straat)
- 2a. Zo ja:
 - * In welke straten spelen jullie dan?
 - Spelen jullie op de stoep / op de rijbaan?
 - Op een bepaalde plek in de straat?
 - * Wat doen jullie als je hier op straat speelt?
(In de rapportage kunt u de antwoorden van de kinderen aanvullen met uw eigen observaties van kinderspel in de buurt: kinderen benoemen lang niet al hun activiteiten als 'spelen')
- 2b. Zo nee:
 - * Waarom niet?
(Dit kan te maken hebben met fysieke factoren (geen ruimte, teveel verkeer, stekelstruikjes, vervuiling), maar ook met sociale factoren (boze buurman, grote jongens, geen andere kinderen om mee te spelen).
3. Wat vinden jullie leuk aan deze straat/buurt?
Waarom vinden jullie dat leuk?
4. Wat vinden jullie vervelend aan deze straat/buurt?
Waarom vinden jullie dat vervelend?
5. Hoe zouden jullie deze straat/buurt veiliger en/of leuker kunnen maken voor kinderen?
U kunt de kinderen eventueel vragen om hun ideeën uit te werken in een tekening.

Eventuele extra vragen:

6. Vinden jullie dat je veilig door deze buurt/straat kunt lopen?
Zo nee, wat vind je onveilig?
7. Vinden jullie dat je veilig door deze buurt/straat kunt fietsen?
Zo nee, wat vind je onveilig?
8. Vinden jullie dat je deze buurt/straat veilig kunt oversteken?
Zo nee, wat vind je onveilig?
9. *U kunt naar aanleiding van uw observaties op straat nog aanvullende vragen stellen:*
Ik zag dat jullie vaak daar en daar spelen. Waarom vinden jullie dat zo'n leuke plek?
Die plek lijkt me zo geschikt om te spelen, maar ik zie er nooit kinderen. Kunnen jullie me uitleggen hoe dat komt?

Project “Straten en kinderen getoetst”

Kinderen en straten getoetst.

De conferentie Childstreet 2005 met als Nederlandse resultaten KiSS1, het Delft Manifesto, de landelijke verspreiding van het Nederlandse “KiSS-boekje” en het CROW/KpVV kennisnetwerk IKS hebben het denken over verkeersveilige zelfstandige mobiliteit van kinderen en de gebruikskwaliteit van de straat voor kinderen nadrukkelijker in de belangstelling gebracht. Het afgesloten Haaglanden project in 2005 en het in januari 2007 af te sluiten vervolgproject hebben hieraan een substantiële bijdrage geleverd. Op een aantal samenhangende gebieden op het vlak van educatie en bewustwording willen wij, samen met het landelijk bureau van VVN, met het hieronder beschreven project verdere vorderingen maken en tot afrondingen komen.

Centraal in het project ‘Kinderen en straten getoetst’ staan de vragen: ‘Zijn kinderen voldoende in staat zich aan te passen aan de eisen van het verkeer op straat?’ en ‘Zijn aan de andere kant de straten geschikt voor zelfstandig gebruik door kinderen?’.

De goede onderlinge afstemming van kinderen en straten is een belangrijk onderdeel van een uitnodigend en verkeersveilig gebruik door kinderen van de openbare ruimte.

KiSS draagt bij aan de toetsing van de inrichting van straten vanuit de optiek van kinderen. Een beter praktisch verkeersexamen op de fiets draagt bij aan een verkeersveiliger gebruik door kinderen van de straat.

Daarnaast wordt KiSS nader beoordeeld richting senioren en indien nodig aangepast.

Aan het eind van dit project worden de nieuwe resultaten samen met de eerdere resultaten besproken met experts in de praktijk en tenslotte wordt de verkregen kennis in Haaglanden en landelijk verspreid.

A. Toetsing van straten met KiSS

A1 Gebruiksvriendelijkheid

KiSS2 is in 2006 door 3VO (nu VVN) in Haaglanden, maar ook landelijk gebruikt om de gebruikskwaliteit van straten voor kinderen in relatie tot het verkeer te kwantificeren. Op grond van de ervaringen bij het gebruik na een instructie willen wij een aantal veranderingen doorvoeren richting KiSS3. Daartoe zal KiSS in twee situaties worden toegepast, en wel door straatgroepen die training vooraf hebben gehad en door straatgroepen zonder training. Na afloop zullen bij beide groepen de problemen worden geëvalueerd.

A2 Friendly to all

Daarnaast zal onderzocht en vastgesteld worden in hoeverre KiSS voldoet als instrument om de gebruikskwaliteit van straten voor ouderen te toetsen, is KiSS friendly to all? Hierbij wordt aansluiting gezocht bij het project levensloopbestendige straten, buurten en wijken van IIUE en VVN. De ontwerpcriteria en gebruikscriteria van straten voor beide doelgroepen (kinderen en senioren) worden vergeleken en zo goed mogelijk geïntegreerd.

A3 Kwantitatieve typologie

Tenslotte zal na het typologisch onderzoek van straten (zoals woonerven, straten met en zonder voldoende trottoir etc.) in 2006 een kwantitatieve typologische analyse in Haaglanden worden uitgevoerd die de mate van voorkomen van de verschillende typen via een steekproefmeting zal vaststellen. Dit vervolg onderzoek van KiSS zal tevens een getalsmatig overzicht opleveren van de mate waarin in verblijfsgebieden de ruimte daadwerkelijk bruikbaar is voor het verblijven van mensen.

Het onderzoek zal de feitelijke situatie in Haaglanden beschrijven en op basis hiervan zullen aanbevelingen worden geformuleerd voor de verkeersveilige en (tot wandelen en fietsen) uitnodigende inrichting van de openbare ruimte.

B. Toetsing van kinderen, het praktisch verkeersexamen op de fiets.

Het Delft Manifesto (uitwerking voor Nederland, punt 7) benadrukt het belang van het afsluitende praktische examen op de fiets. Bij de uitvoering van het verkeersexamen aan het einde van de basisschool speelt VVN een belangrijke rol. Het theoretisch examen wordt in het geheel door het landelijk kantoor van VVN georganiseerd en het praktische examen wordt voor een groot deel door regionale VVN-afdelingen (ondersteund door regionale projectleiders) georganiseerd en uitgevoerd. Vanuit het landelijk VVN-kantoor wordt het praktisch examen op de fiets begeleid middels een handleiding met daarin eisen aan het examen, draaiboeken, tips en organisatorische hulpmiddelen. Het afsluitende praktische examen speelt een belangrijke rol zowel op het gebied van educatie als bij de bewustwording, bij de kinderen zelf, maar dit werkt ook door naar de ouders.

De verschillende partijen (scholen, ouders, gemeente, politie) die betrokken zijn bij het praktisch examen zullen benaderd worden om een duidelijk beeld te krijgen van de inhoud, de organisatie en de knelpunten. Daarnaast zal het onderzoek aanbevelingen moeten opleveren om de door VVN geconstateerde dalende tendens in deelname (nu al onder de 50%) te keren. Dit deelproject zal via enquête (B1), interview (B2) en observatie (B3) kennis opleveren over de huidige praktijk. Dit kan leiden tot zowel inhoudelijke aanbevelingen als tot aanbevelingen om te komen tot de ambitie van 100% deelname (B4).

C. Raadpleging van experts

De voorlopige resultaten (van de deelprojecten A en B) zullen samen met de eerdere resultaten worden voorgelegd en uitgebreid besproken met experts uit de Nederlandse praktijk (SWOV, CROW, KpVV, ANWB, Politie, IKS, Jantje Beton etc). Deze interviews worden samen met beeldmateriaal zo mogelijk elektronisch vastgelegd.

D. Kennisverspreiding

De bovengenoemde resultaten zullen worden vastgelegd in een afrondende vervolgpublicatie die opnieuw naar alle gemeenten verspreid wordt. De resultaten worden na afloop van het project in het Regionaal Platform Verkeersveiligheid van het Stadsgewest Haaglanden gepresenteerd. De afrondende publicatie komt ook elektronisch (als pdf) op de website van IIUE (www.urban.nl) beschikbaar.

