

Uit het boek inspiratie voor kindvriendelijke wijken.van veilig verkeer nederland.

De directe leefomgeving heeft voor kinderen van verschillende leeftijdsgroepen een andere betekenis. Heel jonge kinderen spelen graag in een veilige omgeving en in het zicht van volwassenen. Een grasveldje of een zandbak in de buurt kan een eerste kennismaking zijn met spelen in de openbare ruimte. Ook de overgangszone tussen privé en openbaar is voor peuters en kleuters interessant: een voortuin, een brede stoep of een autovrije straat met kleine spelaanleidingen zoals bomen en struiken. Kinderen in de basisschoolleeftijd richten zich steeds meer op de buitenwereld en gaan meer met leeftijdsgenoten en in groepsverband spelen: verstoppertje, fietsen, voetballen. Deze kinderen zijn gebaat bij straten met brede stoepen en pleintjes, autovrije- en luwe straten, veilige fietsroutes, grasveldjes en rommellandjes, In wijken en buurten is voor buitenspelen bovendien steeds minder ruimte: kinderen zijn voor het buitenspelen teruggedrongen naar postzegelplekjes, brandgangen en restruimtes. Bestaande speelplekken verdwijnen ten gunste van parkeerruimte en bebouwing. De resterende speelplaatsen zijn steeds moeilijker bereikbaar, doordat ze verder weg liggen. De kans is dan groter dat ze door het toenemende verkeer te gevaarlijk zijn om alleen naar toe te mogen of kunnen. Kinderen kunnen daardoor steeds minder zelfstandig buiten spelen, blijven vaker binnen en bewegen minder met alle gevolgen van dien.

2.2 Beperkingen van kinderen in de openbare ruimte

Door hun kleine gestalte kijken kinderen anders dan volwassenen. Ze kunnen niet over auto's, hagen of straatmeubilair heen kijken. Kleine kinderen verwarren vooral zien en gezien worden, ze kunnen geluiden moeilijk lokaliseren en zijn soms traag en ondoeltreffend in hun reacties. Kinderen hebben het vooral moeilijk met:

- - Te snel rijdende auto's, omdat ze snelheden moeilijk kunnen inschatten.
- - Te weinig uitzicht bij het oversteken door geparkeerde auto's, glasbakken, muur- tjes, struiken etc. vanwege hun ooghoogte.
- - Parkeren op de stoep, waardoor ze moeten uitwijken naar de straat.
- - Manoeuvrerende auto's (achteruitrijden, geen voorrang geven, etc.) door het ver- rassingselement en de valse verwachting te worden gezien.

• 2.3 Kinderen en mobiliteit

- Tussen de snelheidslimiet in de straat en de leeftijd waarop kinderen zelfstandig buiten kunnen spelen ligt een duidelijk verband. Gemiddeld ligt die leeftijd op 5,4 jaar. Vooral woonerven zijn erg geschikt voor zelfstandig buiten spelen. 30km-gebieden echter maken onvoldoende hun verblijfsfunctie waar. Dit blijkt uit een evaluatie van de Nationale Straatspeeldag 2005 door VVN (Bron: Jaaroverzicht 2005, VVN).
- De leeftijd waarop kinderen zelfstandig buiten mogen spelen ligt in woonerven meer dan een jaar beneden die leeftijd in 30km-gebieden. De huidige (sobere) inrichting van 30km-gebieden biedt onvoldoende veiligheid en kwaliteit om de verblijfsfunctie waar te maken. Kinderen zijn een belangrijke gebruiker van deze ruimte.
- Een kindvriendelijke inrichting brengt kinderen én de maatschappij de volgende voor- delen:
- **Een gunstige invloed op de motorische ontwikkeling**
- Kinderen die veel buiten spelen zijn motorisch beter ontwikkeld dan kinderen die vooral binnen spelen. Daardoor zijn kinderen weerbaarder in het verkeer en hun soci- ale omgeving.
- **Een gunstige invloed op de fysieke conditie**

Meer en meer kinderen krijgen te kampen met overgewicht, met alle gevolgen van dien (psychosociale problemen, gezondheidsproblemen). De belangrijkste oorzaak is een gebrek aan beweging. Door bijvoorbeeld alleen al elke dag naar school te fietsen of lopen kan overgewicht voorkomen worden.

-
- **Een gunstige invloed op de verkeersveiligheid van de omgeving**
- Door bij de inrichting van de omgeving uit te gaan van de beperkingen van de zwakste verkeersdeelnemers, vaak kinderen, maar bijvoorbeeld ook ouderen die slecht ter been zijn en mensen met een handicap, verbetert de verkeersveiligheid op straat voor iedereen.

 Meer informatie over kinderen in beweging

- Spelen op straat. De kindvriendelijke straat: uitnodigend en verkeersveilig, IIUE, 2007
- SOS voor spelen op straat, VVN, 2007 (publieksuitgave van 'Spelen op straat')
- Kiss 3.0: hoe kindvriendelijke is deze straat? VVN, 2007
- Spelen met ruimte, handboek gemeentelijk speelruimtebeleid, Child Friendly Cities, 2006
- Ruimte voor de jeugd, Platform Ruimte voor de jeugd, 2005
- Notitie Ruimte voor kinderen, Werkgroep IKS, 2005
- Kindvriendelijke publieke ruimte, Mobiel21, 2005
- Handboek Ontwerpen voor kinderen, CROW, 2000
- Kinderen Onderweg, Stichting Kinderen Voorrang, 1997- Spelen op straat. De kindvriendelijke straat:

Beleidsthema's en invalshoeken voor een kindvriendelijke inrichting

- Buitenspeelruimte en groen
- Gezondheid (beweging, luchtkwaliteit)
- Integrale wijkaanpak (herstructurering, (verkeers)leefbaarheid)
- Bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid
- Scholing en opvoeding
- Dagindeling (combi-functies)
- Sociale cohesie
- Communicatie met en participatie van kinderen

Microniveau

Op microniveau tenslotte wordt op locatieniveau gekeken naar het daadwerkelijke ontwerp en kindvriendelijke inrichtingsmaatregelen in straten en op plekken.

Voor het realiseren van een kindvriendelijke inrichting is het daarom belangrijk ook aandacht te besteden aan minder grijpbare inrichtingselementen zoals de aantrekkelijkheid en de belevingswaarde van de openbare ruimte. Door wat vaker op de hurken te gaan zitten, letterlijk en figuurlijk, kunnen we de wereld voor kinderen zo inrichten dat zij daadwerkelijk aan hun trekken komen

(bron: Kinderen onderweg, Kinderen Voorrang, 1997).

Het onderliggend ontwerpprincipe Design For All gaat uit van de gedachte dat de omgeving zodanig ontworpen kan worden dat ten minste 95% van de bevolking probleemloos in de omgeving kan functioneren. Niet de gemiddelde mens is de maat der dingen maar de kwetsbaarste mens. Doelstelling is dat zoveel mogelijk mensen op een goede en veilige manier gebruik kunnen maken van de openbare ruimte en dat niemand onnodig wordt buitengesloten. Door rekening te houden met de noden en behoeften van de groep kwetsbare verkeersdeelnemers, wordt breed ingezet op de geschiktheid van de openbare ruimte voor zowel kinderen, oudere verkeersdeelnemers, mensen met een beperking, jonge ouders met een kinderwagen etc. Dit scheelt uiteindelijk tijd en geld!

Voor de woonomgeving is onder andere het streven dat elke wijk gemarkeerde, veilige en toegankelijk wandelroutes kent met voldoende speel- en ontmoetingsplekken voor jong en oud. De routes zijn gemarkeerd met gele voetstappen en zo voor iedereen duidelijk herkenbaar in het straatbeeld.

Met het concept Shared Space wordt een oplossing gezocht voor de ongewenste ontwikkeling dat steeds meer (verblijfs)gebieden door de groei van het gemotoriseerde verkeer tot verkeersruimte in zijn gericht.

Reclaiming Streets

Ook het concept Reclaiming Streets van David Engwright gaat uit van het principe dat bewoners zelf een belangrijke rol kunnen spelen in het terugdringen van het autoverkeer in de buurt en het terugvorderen van de straat als leefruimte. Reclaiming Streets is een aanpak die vooral gericht is op het mobiliseren en coachen van bewoners. Het geeft handvatten voor het terugdringen van het autoverkeer (waaronder het eigen gebruik van de auto) in minder dan 7 weken en ontwerptideën voor het inrichten van de openbare ruimte op een zodanige manier dat gemotoriseerd verkeer 'voelt' dat het te gast is in een verblijfsgebied. Daarnaast wordt veel aandacht besteed aan de samenwerking met de eigen buurtbewoners, de gemeente, politie etc.

Soms lijkt het wel alsof mensen meer houden van hun auto dan van hun kinderen

straten en plekken (microniveau)

voor het kindvriendelijk inrichten op straat- en plek niveau is met name het creëren van ruimte en de aantrekkelijke inrichting daarvan van belang. Voor kinderen moet de openbare ruimte bruikbaar, bereikbaar en toegankelijk zijn. Buiten spelen moet vanaf de voordeur mogelijk zijn! Kinderen moeten langzaam hun actieradius kunnen uitbreiden over veilige stoepen en veilige oversteken naar vrienden en verder weg gelegen speelplekken. enkele concrete ontwerpaanbevelingen zijn dat 30km-straten altijd voldoende trottoir hebben. Bij schaarste aan ruimte in 30km-straten heeft voldoende trottoir een hogere prioriteit dan parkeerruimte. En is er onvoldoende ruimte voor trottoirs beschikbaar dan verdient een woonerf de voorkeur. Omdat de toegestane snelheid daar lager ligt is het er veiliger, is er een hogere ontmoetingskwaliteit en is het er daardoor aantrekkelijker om te spelen

Verschillen tussen (woon)erven en 30km-straten

Het is een misvatting dat er geen verschil (meer) zou bestaan tussen (woon)erven en 30km-straten. Voor straten die zijn aangeduid met het speciale verkeersbord 'erf' gelden bijzondere verkeersregels. Het belangrijkste onderscheid is de maximale snelheid. De snelheidslimiet voor (woon)erven is omschreven als 'stapvoets': de snelheid van een paard dat stapt, wat in jurisprudentie gelijkgesteld is aan maximaal 15 km/uur. Ten tweede is uitdrukkelijk bepaald dat de straat over de volle breedte gebruikt mag worden om te

lopen en te spelen, zij het dat het rijverkeer wel doorgang verleend moet worden. Tenslotte geldt dat parkeren uitsluitend is toegestaan in parkeervakken die zijn aangeduid met een P op een tegel in de bestrating of op een bord naast het parkeervak.

Overigens moet, voordat het verkeersbord 'erf' geplaatst mag worden, de inrichting van de straat en zijn omgeving wel aan bepaalde eisen voldoen (zie daarvoor de Uitvoeringsvoorschriften BABW), zodat het vanzelfsprekend is om langzaam en voorzichtig te rijden en om over de hele breedte van de straat te lopen en te spelen.