

Een KiSS voor Childstreet



een verkenning van de kindvriendelijke straat

Kinderen weer vaker en veilig op straat. Spelend, lopend en op de fiets. Onderzoek heeft aangetoond dat dit niet alleen goed is voor kinderen, maar ook voor de ouders en de maatschappij. De straat zou weer nadrukkelijker ontmoetingsplek moeten worden en minder het domein van de auto's. Een belangrijke voorwaarde daarvoor is de inrichting van de straat, de openbare ruimte. Over dit onderwerp ging de internationale conferentie Childstreet2005.

Professionals en betrokkenen uit 22 landen kwamen in de zomer van 2005 in Delft bijeen om informatie, ideeën en praktische oplossingen uit te wisselen.

In dit boekje kunt u hiervan kennismaken. U leest ook hoe dit initiatief is ontstaan, wat kindvriendelijke straten zijn en wat er aan regelgeving bestaat. Een vernieuwend resultaat van Childstreet2005 is het meetinstrument KiSS: de KinderStraatScan. Met KiSS kan de kindvriendelijkheid van de inrichting van straten worden vastgesteld. De verkeersveiligheidsorganisatie 3VO gaat de scan gebruiken. Daarnaast bevat dit boekje het Delftse Manifest; een handzame lijst van aanbevelingen. De bijgevoegde Cd-rom bevat bovendien alle bijdragen van de sprekers en alle discussies.

Wij willen deze documentatie aanbevelen aan gemeentes, woningbouwverenigingen en gezondheidsdiensten, aan verkeerskundigen, stedenbouwkundigen, buurtwerkers en gezondheidswerkers. Aan lokale bestuurders. En aan jeugdige bewoners en hun ouders. Op weg naar straten, buurten en steden die kinderen uitnodigen om buiten actief bezig te zijn.

Ir. Josine van den Bogaard
(beleidsadviseur Gezond bouwen en wonen, GGD Rotterdam e.o.)

Ir. Ing. Boudewijn Bach
(Oud docent stedenbouwkunde TU Delft, lid Programmaraad 3VO)

Handleiding voor de lezer

Dit boekje kan op verschillende manieren gebruikt worden. Voor de lezer die een goed beeld wil krijgen van het Childstreet2005 initiatief, liggen alle hoofdstukken in de goede volgorde.

Hoofdstuk 1 beschrijft het ontstaan van het Childstreet netwerk. De hoofdstukken 2 en 3 behandelen het programma van en de discussies tijdens de Childstreet2005 conferentie. Zij zijn tevens een toegang tot de papers en de presentaties op de bijgevoegde Cd-rom.

Hoofdstuk 4 behandelt KiSS, het meetinstrument voor kindvriendelijkheid van straten en is interessant voor onderzoekers. Voor toekomstige gebruikers levert het een kijkje achter de schermen.

Hoofdstuk 5 is gericht op de nieuwe discipline van straatontwerp. De nieuwe straatontwerper stelt, gebaseerd op verkeerskunde en stedenbouw, niet het verkeer, maar de mens centraal en heeft nadrukkelijk oog voor de belangen van kinderen.

Voor de lezer die zich wil richten op praktische aanbevelingen, gestoeld op het Delft Manifest en toegespitst op de Nederlandse situatie, is hoofdstuk 6 bedoeld.

Tenslotte worden in hoofdstuk 7 Nederlandse vervolgvactiteiten geïntroduceerd.

Ook u kunt een bijdrage leveren. Uw reacties en aanbevelingen over Childstreet2005 en de vervolgvactiteiten worden bijzonder op prijs gesteld.

Ir. Eddie Kips (kips@urban.nl)

Programmamanager voor Childstreet2005

The International Institute for the Urban Environment (IIUE)

Een KiSS voor Childstreet een verkenning van de kindvriendelijke straat

a city friendly to children is a city friendly to all

hoofdredactie

Tjeerd Deelstra

Eddie Kips

ISBN-10: 90-75903-15-4

ISBN-13: 978-90-75903-15-7

© 2006 the International Institute for the Urban Environment

Een KiSS voor Childstreet een verkenning van de kindvriendelijke straat

hoofdreductie

Tjeerd Deelstra
Eddie Kips

redactie

Bianca Peeters
Henk Bezemer

auteurs

Tjeerd Deelstra
Michiel Dol
Eddie Kips
Martijn Kramer
Bianca Peeters
Steven Schepel
Marian Schouten
Janneke Zomervrucht

vormgeving

Mark Kras

fotoverantwoording

Arjan Breider (AB)
Dan Burden (DB)
Tim Gill (TG)
Eddie Kips (EK)
Mark Kras (MK)
Steven Schepel (SS)

illustraties

Frank van der Knaap

druk

Tan Heck

ISBN-10: 90-75903-15-4

ISBN-13: 978-90-75903-15-7

© 2006 the International Institute for the Urban Environment

Childstreet2005 was een initiatief van:



Dit boekje is een uitgave van het IIUE te Delft en is mede mogelijk gemaakt door steun van de verkeersveiligheidsorganisatie 3VO en het Stadsgewest Haaglanden.

Een KiSS voor Childstreet

een verkenning van de kindvriendelijke straat

Inhoud

Voorwoord	7		
1 Het ontstaan van het netwerk Childstreet2005	11	3 Een impressie van de Childstreet2005 conferentie	39
1.1 Wat is er met de straat gebeurd?	11	3.1 Dinsdag 23 augustus	39
1.2 De vorming van een netwerk	12	3.2 Woensdag 24 augustus	39
1.3 Hoe het begon	12	Thema: Focus van de conferentie	39
1.4 Er ontstaat synergie	13	Thema: De Europese focus	41
1.5 Aan het werk	14	Intermezzo: Delft en Habiforum	41
1.6 Het groeit groter	15	Lunch wandeling	42
1.7 Conferentieconcept	17	Thema: Gezondheid, omgeving en innovatief stedelijk ontwerpen	42
1.8 Het belang van bewegen voor de gezondheid	18	Thema: Delft en de Childstreet Proeftuin Poptahof	44
1.9 Habiforum	19	Tenslotte: Bezoek aan Poptahof	44
1.10 Werken aan de concrete invulling van de conferentie	19	3.3 Donderdag 25 augustus	45
1.11 Haaglanden	20	3.4 Vrijdag 26 augustus	46
1.12 De werkgroep IKS (Inrichting Kindvriendelijke Straten)	23	Delft Manifesto	47
1.13 Speelruimtetwet / formele en informele speelruimte	24	Persconferentie	47
1.14 Eerdere en andere internationale contacten	26	Presentatie van de resultaten van de KiSS evaluatie tocht	48
		De resultaten van de ontwerpgroepen	50
2 Beeldverslag en Engelstalig programma van de conferentie	27	Afsluitende opmerkingen en plenaire discussie	50
		Afsluiting van de conferentie	51
		3.5 The Delft Manifesto on a Child Friendly Urban Environment	52
		3.6 Deelnemerslijst Childstreet2005	54

4	KiSS, een meetinstrument voor kindvriendelijkheid van straten	57	6	Praktische aanbevelingen voor kindvriendelijke straten	93
4.1	KiSS, ontstaan en ontwikkeling van KiSS1.0	57	6.1	Uitgangspunten	93
4.2	KiSS1.0, een meetinstrument	58	6.2	30 km straten	93
4.3	De zes aspecten binnen KiSS	59		Dertig is best hard	93
4.4	Een KiSS van de Van Heemstrastraat	61		Markering en zichtbaarheid	94
	Speelplekken	62		Snelheid remmen	94
	Zicht op de straat en belevingswaarde	62		Autoluwe verblijfsgebieden	94
	Stoepparkeren	62	6.3	Spelen voor iedere huisdeur	94
	KiSS Kind Straat Scan versie 1.0	63		Woonerf	95
	BESCHERMING	64		Woonerf nieuwe stijl	96
	BELOOPBAARHEID	66		Voorbeelden	96
	BEFIETSBAARHEID	68	6.4	Autovrij	97
	BEWEGINGSVRIJHEID	70	6.5	50 km-straten	98
	BELEVINGSWAARDE	71		Voet- en fietspaden	98
	BESPEELBAARHEID	72		Oversteken	98
	KiSS Kind Straat Scan 1.0, uitkomsten beknopt	73		Loop- en fietsroutenetwerk	99
4.5	Inleiding op de meetresultaten	75	6.6	Educatie en beleid	99
4.6	De meetpraktijk	75		Praktische verkeersles	99
4.7	Overzicht van de straten	76		Schoolvervoersplan	100
4.8	Verdeling van ruimtegebruik	77		Gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen	100
4.9	Overzicht meetresultaten	78		Voorbeeld: Kinderen Veiliger Door Delft	100
4.10	Feedback tijdens de conferentie	79		Werken langs drie lijnen	101
4.11	Feedback na de conferentie uit Amsterdam/Slotervaart	80		Speelruimtenorm	101
4.12	Kwantitatieve feedback van de ontwerpers van KiSS1.0	81		Speelruimtenorm Leiden	102
4.13	Kwalitatieve feedback van de ontwerpers van KiSS1.0	83	6.7	Participatie	102
4.14	Eindoordeel over KiSS1.0	84		Meer voorbeelden en ideeën	102
5	Spelen met straten, deelnemers aan het werk	87	6.8	Nederlandse vertaling Delft Manifest	103
5.1	Inleiding	87		Het Delfts Manifest	
5.2	Resultaten per groep	89		voor een Kindvriendelijke Stedelijke Buitenruimte	103
	2.a Groep A: Troelstralaan	89	7	Vervolgprojecten	104
	2.b Groep B: Verkeersverbinding Papsouwseleen	90	7.1	Haaglanden, Verkeersveilige straten voor kinderen	104
	2.c Groep C: School Adriaan Pauwstraat	91	7.2	Proeftuin kindvriendelijke inrichting Poptahof	104
	2.d Groep D: Buurtwinkels Hof van Delftlaan	92			
				<i>Overzicht van de inhoud van de CD-rom</i>	<i>107</i>

Voorwoord

door Tjeerd Deelstra

Het maken van omgevingen waar kinderen veilig kunnen opgroeien en zich op een natuurlijke manier kunnen ontplooiën is hard nodig.

Helaas beseffen veel lokale overheden, deskundigen en bewoners te weinig dat kinderen in verschillende leeftijdsfasen hun eigen behoeften hebben. Behoeften die vaak haaks staan op de belangen van volwassenen.

Studies van het 'Children & Youth' programma, dat de Wereldbank in 2005 lanceerde, wijzen uit dat investeringen voor kinderen die zijn afgestemd op hun specifieke behoeften een hoog rendement opleveren. Die werken positief door op investeringen voor jongeren en jonge volwassenen. Jongeren die bij het opgroeien hun aanleg en talenten kunnen benutten, dragen straks als ouders op hun beurt bij aan een gezonde ontplooiing van volgende generaties. Daarmee wordt aan een duurzame toekomst gebouwd. Investeren in kinderen en jongeren levert het sociale kapitaal dat nodig is om financieel en economisch renderende steden te maken.

Wat betreft kinderen wordt onderscheid gemaakt tussen de leeftijdsperiode van nul tot vijf jaar (kinderen verkeren dan veel in en rondom het huis en zijn dicht bij de ouder) en de periode van zes tot 14 jaar.

Wat betreft jongeren onderscheidt men meestal twee groepen: de adolescenten van 15 tot 18 jaar en de jonge volwassenen (19 tot 24 jaar).

In de eerste leeftijdsperiode is voorwaarde voor evenwichtige ontwikkeling dat kinderen goede voeding en verzorging krijgen (ook gezondheidszorg), en liefde en aandacht in een sociaal en fysiek veilige omgeving. Cognitieve stimulering is belangrijk ter voorbereiding op school.

Naarmate de leeftijd vordert wordt een goede school en opleiding van belang, maar ook de sociale en ruimtelijke kwaliteit van de omgeving buitenshuis gaat dan tellen.

De jong volwassenen moeten kansen op werk worden geboden.

Een gezonde thuissituatie vormt de basis waarop kinderen voortbouwen. Slechte voeding op jonge leeftijd en onvolkomen gezondheidszorg kan leiden tot een beperkt geestelijk functioneren. En als kinderen zich bij het opgroeien niet goed kunnen ontplooiën is er risico op een ontwikkeling die geen recht doet aan hun aangeboren mentale, sociale en fysieke mogelijkheden.

Deze publicatie gaat over de fysieke omgeving. De wijze waarop deze is ingericht kan bijdragen aan de ontwikkelingsmogelijkheden van kinderen en jongeren, of deze frustreren.

Voor een gezonde ontwikkeling is het cruciaal dat kinderen zich zelfstandig kunnen bewegen in de omgeving. Bij het groter worden moeten zij op steeds grotere afstand van huis hun weg kunnen vinden en in veiligheid de omgeving kunnen verkennen en inlijven.

Als wordt tegemoet gekomen aan deze behoefte van kinderen en jonge mensen, heeft dit veel voordelen. Deze kwamen uitgebreid ter sprake in een rondetafelgesprek dat de Vaste Commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van de Tweede Kamer organiseerde op 12 oktober 2005.

Ben Rensen, jeugdarts bij de GGD Utrecht wees er op dat een goed ingerichte omgeving uiteenlopende effecten heeft op de gezondheid van kinderen:

- Kinderen zullen een goede lichamelijke conditie kunnen krijgen (de functies van hart, longen en spieren ontwikkelen zich goed),
- hun zintuiglijke ontwikkeling is normaal; het zenuwstelsel en de hersens gaan goed functioneren,

- de kinderen ontwikkelen weerstandsvermogen tegen ziektes,
- hun motorische ontwikkeling verloopt goed,
- ze kunnen zich goed concentreren, omdat hun energie op een natuurlijke manier wordt gebruikt,
- hun cognitieve ontwikkeling verloopt goed, ze leren bijvoorbeeld afstanden schatten, waar ze rekenkundig en geografisch op kunnen voortbouwen,
- ze leren sociale vaardigheden, zoals onderhandelen,
- ze worden onafhankelijk en zelfstandig, ze zullen gaandeweg kennis maken met de opbouw en het functioneren van de gemeenschap waarin ze leven; dit bevordert sociale integratie.

De ervaring leert dat het lang kan duren voordat kennis, zoals over kinderen, zijn weg vindt naar de praktijk van de stedenbouw. Traditionele opleidingen, vakmatige gewoonten en gevestigde belangen staan vernieuwing in de weg. Er is grote onmacht om bestaande praktijken te veranderen, ook al zien betrokkenen de noodzaak hiervan in.

In 1972 werd mij de gelegenheid geboden, als gastdirecteur van het Eindhovense van Abbemuseum, een tentoonstelling te organiseren over 'De Straat – vorm van samenleven'. De

respons was enorm en de expositie werd ook in Duitsland en Oostenrijk getoond. De roep om niet alleen aandacht te besteden aan de verkeerstechnische functies van de openbare ruimte (en wel met name de functie voor het autoverkeer), maar om de juiste maatschappelijke functies centraal te stellen, leek gehoor te vinden.

In 1976 mocht ik voor de Biënnale van Venetië de Nederlandse inzending samenstellen. De expositie kreeg de veelzeggende titel: "Beyond Shelter – towards a better living environment". Met een fotomontage werd hier expliciet ingegaan op de eisen waaraan omgevingen moeten (en kunnen) voldoen. Daarbij gaat het om drie aspecten: oriënteren, exploreren en ontmoeten.

Omgevingen moeten zo worden gemaakt dat men zich daarin – zeker ook als kind – kan oriënteren: de weg vinden, de voordeur herkennen, de seizoenen beleven, verschillende generaties, het opgroeien en het oud worden meemaken.

Als kind moet je ook de omgeving actief kunnen exploreren (in een boom kunnen klimmen, een vuurtje stoken, verstopperijtje spelen, een hut bouwen), maar ook als volwassene moet je de omgeving kunnen inlijven, je moet bijvoorbeeld iets aan het eigen huis kunnen (en mogen) veranderen.

Tenslotte moet je elkaar kunnen ontmoeten: de omgeving moet ruimte bieden voor een spelletje, een optocht, een feest en wat al niet. Als volwassene moet je een praatje kunnen maken.

Op deze tentoonstelling werden Nederlandse projecten getoond van omgevingen die aan de drie criteria voldeden.

Manifestaties, zoals de genoemde tentoonstellingen, hebben zeker wel invloed gehad op de praktijk van alledag. Deze tentoonstellingen konden worden gerealiseerd dank zij een groeiende 'subcultuur' in de praktijk van de stedenbouw, die zich ging richten op sociale en ecologische kwaliteit.

In 1992 werden op de VN-conferentie over milieu en ontwikkeling deze begrippen samengebracht onder de noemer duurzaamheid. Al eerder, in 1989, brachten de Verenigde Naties de Verklaring van de Rechten van het Kind uit.

Veel nationale overheden hebben de Verklaring van de Rechten van het Kind geratificeerd, en er zijn veel internationale overeenkomsten gesloten met betrekking tot duurzame ontwikkeling.

Maar de praktijk loopt achter. Een duwtje geven in de goede richting, hoe bescheiden ook, kan geen kwaad.

Daarom ben ik blij dat het mogelijk bleek om in Delft de internationale conferentie CHILD-STREET 2005 te organiseren.

De conferentie was een samenballing van mensen die gedurende korte tijd heel veel kennis en ervaring hebben uitgewisseld. Daardoor zijn zij met nog meer energie en inspiratie verder gegaan met hun werk om steden kindvriendelijker, en dus duurzamer, te maken.

Het is de gewoonte van het IIUE, 'The International Institute for the Urban Environment', om in netwerkverband projecten te realiseren. En bijeenkomsten richt het IIUE altijd zo in dat een ieder naar vermogen kan participeren. Werkprocessen, workshops, seminars en congressen van het IIUE zijn interactief.

U kunt in deze publicatie lezen hoe dat bij CHILDSTREET 2005 ging.

Daarbij wil ik wel in het bijzonder, naast de vele vrijwilligers, de volgende organisaties bedanken: de gemeente Delft, het stadsgewest Haaglanden, 3VO, de TU Delft en de stichting 'Habiforum' voor vernieuwend ruimtegebruik.

De conferentie was een inspirerende bijeenkomst. De waarde van deze conferentie is er vooral ook in gelegen dat er voorafgaand en er op volgend praktische activiteiten worden ontplooid.

Als eerste noem ik de kindvriendelijke straat-scan 'KiSS'. KiSS is een meetinstrument voor de kindvriendelijkheid van straten. Het werd in de aanloop naar de conferentie ontworpen en door de conferentiedeelnemers gebruikt en geëvalueerd. Zes kwaliteiten van straten kunnen met KiSS worden beoordeeld: bescherming (de basis voor zelfstandige buitenactiviteiten van kinderen), bewegingsvrijheid, belevingswaarde, beloofbaarheid, befietsbaarheid en bespeelbaarheid. 3VO gaat KiSS breed verspreiden, gebruiken en verder ontwikkelen. Ik hoop dat de lezers van deze publicatie in hun eigen kring KiSS ook gaan gebruiken. Van uw ervaringen, en wellicht suggesties voor verbetering of aanpassing maken wij graag gebruik, via KiSS@urban.nl

Een tweede belangrijk uitvloeisel van CHILD-STREET 2005 is de verkenning om in Delft een proeftuin in te richten voor kindvriendelijke stedenbouw. Deze verkenning bevat een meerjarig uitvoeringsplan, een onderzoeksplan om de effecten van uitgevoerde maatregelen op de gezondheid van kinderen te meten, en een plan om algemeen bruikbare hulpmiddelen voor de stedenbouwkundige praktijk te ontwikkelen en over te dragen aan betrokkenen in den lande.

Tenslotte noem ik de impulsen die CHILD-STREET 2005 teweeg heeft gebracht in andere landen. Zo werkt het IIUE nu bijvoorbeeld

samen met AUDI, 'The Arab Urban Development Institute', om in de Arabisch sprekende landen gemeentelijke richtlijnen te introduceren om steden kindvriendelijker te maken. Een belangrijke opgave: er leven zo'n 350 miljoen kinderen in de MENA landen (The Middle East and North Africa); ongeveer 43% van de bevolking is jonger dan 18 jaar.

In dit boekje vindt U een impressie van CHILD-STREET 2005. En U zult het door de deelnemers samen geformuleerde manifest kunnen lezen, waarin uitgangspunten zijn geformuleerd voor kindvriendelijke steden.

Dit boekje en de bijbehorende Cd-rom biedt U een schat aan achtergrondinformatie, instrumenten en praktijkvoorbeelden.

Maar er zijn natuurlijk nieuwe ontwikkelingen. Om daarvan op de hoogte te blijven kunt U de website van het IIUE (www.urban.nl/childstreet2005) raadplegen, en links leggen met de andere organisaties in het netwerk van kindvriendelijke steden.

Ik wens U veel lees- en kijkplezier!

Tjeerd Deelstra
Directeur
The International Institute for
the Urban Environment

1 Het ontstaan van het netwerk Childstreet2005

door Janneke Zomervrucht

1.1 Wat is er met de straat gebeurd?

De aantrekkelijkheid van de straat is voor kinderen de laatste decennia voor een groot deel verloren gegaan. Het steeds drukkere verkeer en de toenemende parkeerdruk is ten koste gegaan van de mogelijkheden die de straat van oudsher bood. De afgelopen 40 jaar nam het aantal auto's in Nederland 13 keer toe, het aantal gereden kilometers werd 9 keer groter. In diezelfde periode groeide hierbij vergeleken de bevolking en het aantal fietsen marginaal. De ontwikkelingen in het buitenland zijn met Nederland vergelijkbaar.

De straat is steeds minder het domein van kinderen geworden, niet meer geschikt om te spelen en ook niet om zelf, zonder begeleiding, veilig ergens naar toe te lopen of fietsen.

De bewegingsvrijheid van kinderen, het op eigen houtje vanaf de voordeur de wereld ontdekken, is drastisch afgenomen en begint pas op aanzienlijk hogere leeftijd dan pakweg 30 jaar geleden. Dit is slecht voor de ontwikkeling van kinderen, zowel lichamelijk, geestelijk als in sociaal opzicht. Van het gemiddelde aantal afgelegde km per dag zitten kinderen tot 12 jaar voor het overgrote deel op de achterbank van de auto.

De straat heeft ook verloren aan aantrekkelijkheid, juist door het gemis aan spelende kinderen. Bovendien zien we in woonstraten ook minder volwassenen op straat, omdat ze vaker de auto gebruiken. De dominantie van de auto laat minder ruimte voor de sociale functie die de straat voor mensen van alle leef-

tijden (ook) had. Daarbij zijn veel 'winkels op de hoek' verdwenen en in nieuwe wijken zijn ze er nooit geweest.

Dagelijkse aantal km (kinderen tot 12 jaar)

Wandelen en fietsen	2.1	14%
Op de achterbank	13.4	86%
Totaal	15.5	100%

Veranderde menselijke omgeving (1960-2000)

	1960	2000	*
Aantal auto's	0,5M	6,5M	13
Aantal auto-km	16G	140G	9
Aantal mensen	11M	16M	1,5
Aantal fietsen	9M	13M	1,5

Staatje uit "Stadskinderen, Verschillende generaties over de dagelijkse strijd om ruimte", Carolien Bouw en Lia Karsten, 2004, Aksant Amsterdam, blz 55

	*1000	1950	1975	2000
Aantal kinderen		186	113	103
Aantal auto's		16	192	228
Verhouding		12	0,6	0,5

Steppen op straat, Den Haag 1957



Delft, 2005 (foto: EK)



Illustratief in dit verband is het aantal kinderen ten opzichte van het aantal auto's in de laatste vijftig jaar in de gemeente Amsterdam: ondanks de grote stadsuitbreidingen is het totale aantal kinderen bijna gehalveerd, terwijl het aantal auto's is verveertvoudigd. Dit heeft het straatbeeld volledig veranderd.

Moeten we de straat als zodanig als verloren beschouwen? Is dit nu eenmaal onlosmakelijk verbonden met het huidige verkeer? Nee, vonden de initiatiefnemers van Childstreet2005. De straat is te belangrijk om aan de auto over te laten, en het kan ook anders. De straat als veilige speel- en ontmoetingsplek voor jong, mid-life en ouderen kan daarbij worden gezien als belangrijke indicator van de kwaliteit van een samenleving.

(foto: EK)



1.2 De vorming van een netwerk

Anderhalf jaar na het allereerste begin terugblikkend, zit de spirit van Childstreet2005 met name in de vorming van een netwerk van mensen en organisaties. Als mensen en organisaties op een bepaald interessegebied hun kennis delen en samenwerken, blijkt er heel veel mogelijk te zijn. Het gaat hierbij vooral om mensen, contacten die energie geven in plaats van energie kosten, mensen die geraakt worden en geïnspireerd raken om net even iets extra's te doen, mensen die het avontuur aandurven om even naast hun gangbare werk te stappen.

Daarom worden in deze rapportage naast de organisaties de bijdragen van vele personen genoemd en hun relatie met Childstreet2005 toegelicht; mede om hen hiermee te bedanken voor hun steun, omdat zonder al die medewerking en stimulans het project Childstreet2005 nooit van de grond was gekomen. Het is onvermijdelijk, dat er namen ontbreken, waarvoor wij ons bij voorbaat verontschuldigen.



1.3 Hoe het begon

Eind augustus 2004 kwam een aantal betrokkenen met ervaring en kennis van straten, al dan niet vanuit een vakmatige deskundigheid, bijeen om bovenstaande problematiek te bespreken en te bekijken hoe zij hun gezamenlijke deskundigheid in zouden kunnen zetten. Dit waren: Steven Schepel (oud-voorzitter van Stop de Kindermoord, voormalig projectleider Duurzaam Veilig van het Ministerie voor Verkeer en Waterstaat), Eddie Kips (vertegenwoordiger van de Fietzersbond bij het stadsgewest Haaglanden en informatiedocent op de Haagse Hogeschool), Donald Boyd (projectmanager bij het International Institute for the Urban Environment, IIUE) en Janneke Zomervrucht (beleidsmedewerker 3VO, lid van de kerngroep van het Nederlandse netwerk Child Friendly Cities, CFC-NL).

De laatste drie hadden al een aantal keren gezamenlijk een presentatie gehouden over kinderen en verkeer op internationale conferenties (zie 1.14).

Daarnaast hadden Schepel en Zomervrucht de laatste jaren regelmatig buitenlandse bezoekers van woonerven in Nederland rondgeleid.

Van het Britse bezoek in de zomer van 1999 is in Engeland een video uitgebracht. (At home in my street, Transport2000)

Al spoedig werd geconstateerd, dat er zeker in Nederland veel kennis was over kindvriendelijkheid van straten, maar dat die sinds het ontstaan van woonerven weinig meer was ontwikkeld en dat de kennis vooral versnipperd aanwezig was. Het eerste streefdoel was deze kennis op een of andere manier bij elkaar te brengen. Omdat er internationaal recente interessante ontwikkelingen op dit gebied hadden plaatsgevonden, leek het zinvol om een ontmoeting te organiseren van deskundigen uit binnen- en buitenland. Dat werd het tweede streefdoel.

Binnen 3VO (de nationale organisatie voor verkeersveiligheid) werd bij Luc Veeger (sectormanager) en André de Wit (programmacoördinator) enthousiast weerklank gevonden voor het idee, evenals bij de directeur van het IIUE, Tjeerd Deelstra. Hiermee was het initiatief Childstreet2005 geboren.

Stadhuis, Delft (foto: DB)



1.4 Er ontstaat synergie

Als plaats van ontmoeting voor een internationale conferentie, werd de gemeente Delft benaderd. In deze gemeente lopen een aantal opmerkelijke kindvriendelijke projecten, waaronder het project 'Kinderen Veiliger Door Delft' dat binnen het Nederlandse netwerk Child Friendly Cities een toonaangevende rol speelt. Bovendien heeft Delft een geschiedenis met kindvriendelijke innovaties op het gebied van verkeer: allereerst was daar de introductie van het woonerf in de jaren zestig, en vervolgens was Delft in 1986 de eerste gemeente met een samenhangend fietsnetwerk in een bestaande stad. Wethouder Jan Torenstra reageerde namens de gemeente buitengewoon enthousiast en stelde het Stadhuis aan de Markt beschikbaar.

Het initiatief Childstreet2005 werd tevens opgenomen binnen de activiteiten van het Nederlandse netwerk Child Friendly Cities, opgezet door de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en Nationaal Jeugdfonds Jantje Beton, in samenwerking met de Beroepsvereniging van Nederlandse Stedenbouwkundigen en Planologen (BNSP) en 3VO. Het paste immers uitstekend in het door CFC-NL gekozen thema Jeugd en openbare ruimte. CFC-NL maakt onderdeel uit van een internationaal netwerk, dat in 2000 is gestart door Unicef/Habitat. Het is een beweging, die gerelateerd is aan de implementatie van het Verdrag van de Rechten van het Kind.



(foto: EK)

De slogan van Child Friendly Cities, 'A city friendly to children is a city friendly to all' werd overgenomen als ondertitel voor de conferentie, aangezien dit ook precies de bredere doelstelling van kindvriendelijkheid van straten weergeeft.

Wilma Slinger van het KpVV (KennisPlatform Verkeer & Vervoer) en Eddy Westdijk van CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) boden hulp bij de vorming van een kenniskring van ontwerpers en verkeerskundigen op het gebied van Inrichting Kindvriendelijke Straten: werkgroep IKS. Eddy Westdijk bood ook aan een website voor IKS te bouwen. Hierover meer in paragraaf 1.12.

Kortom, er was onmiddellijk brede steun en waardering voor het initiatief, wat een aanmoediging vormde om vooral door te gaan.

Het initiatief spoorde tevens, met een synergetisch effect, met de snel toenemende maatschappelijke aandacht voor beweging als sleutel voor gezondheid; daarvoor moeten ruimte en mogelijkheden zijn in de woonomgeving. In paragraaf 1.8 wordt dit aspect toegelicht.

1.5 Aan het werk

Aanvankelijk werd gedacht aan een tamelijk kleinschalige internationale zomerconferentie (ongeveer 35 mensen) met vooral excursies en werkateliers, gericht op concrete aanbevelingen en zo lowbudget mogelijk. De conferentie werd vooral gezien als begin van een netwerk van verkeerskundige en stedenbouwkundige ontwerpers en bijzonder geïnteresseerden, een netwerk dat zijn kennis direct ten dienste kan stellen van gemeenten.

Het IIUE had ervaring met dit soort internationale zomerconferenties en was bereid de organisatie hiervan op zich te nemen. 3VO zegde toe een deel van de kosten voor haar rekening te nemen en stelde daarnaast

arbeidsuren beschikbaar. Vooruitlopend op financiële beslissingen waren en werden er al veel vrijwilligersuren in de organisatie gestoken, met name door Eddie Kips, Steven Schepel en Donald Boyd. Het IIUE nam de voorfinanciering voor zijn rekening.

Er werd een stuurgroep gevormd, bestaande uit: Tjeerd Deelstra (directeur van het IIUE), Jan Torenstra (wethouder in Delft), Lia Karsten (docente aan de Universiteit van Amsterdam) alsmede Janneke Zomervrucht en Steven Schepel van de initiatiefgroep. Donald Boyd en Eddie Kips werden de programmamanagers voor de conferentie. De datum voor de conferentie werd vastgelegd, 24-26 augustus 2005, en er werd een programma op hoofdlijnen vastgesteld. Speciaal voor de conferentie werd een website geopend, www.urban.nl/childstreet2005. Een simpele maar mooi vormgegeven folder waarin op 4 pagina's bedoeling, achtergrondinformatie en programmaopzet werd vermeld, ondersteunde de bekendmaking van de conferentie en 'call for papers'.

Deze folder (tevens op posterformaat) nam Janneke Zomervrucht mee naar 'Child in the City', de tweede Europese conferentie van het Child Friendly Cities-netwerk, dat van 20 tot 22 oktober 2004 in Londen plaatsvond. Andere leden van de kerngroep van CFC-NL, Froukje Hajer van Jantje Beton en Pim van Hulst van VNG waren daar ook aanwezig, evenals Jan Torenstra en Lia Karsten.

Voetbal in Hof van Delft buurt, Delft (foto: EK)



In de afsluitende 'Declaration of London' werden door de aanwezigen uit 23 landen binnen en buiten de Europese Unie aanbevelingen gedaan aan de EU-lidstaten om de inspanningen voor een beter leefmilieu voor kinderen te bundelen, aangezien de ruimte voor kinderen om te spelen afneemt, en daarmee de mogelijkheid tot socialisatie. Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond, dat dit kan leiden tot sociale, mentale en lichamelijke problemen op latere leeftijd. Ook hier dus de constatering dat de openbare ruimte voor kinderen steeds minder bruikbaar is en deze problematiek om een antwoord vraagt c.q. een oplossing heeft. Een meer kindvriendelijke inrichting van de straat kan een deel van die oplossing zijn.

Eddie Kips diende voor de internationale fietsconferentie Velocity 2005, die in juni 2005 in Dublin werd gehouden, een voorstel voor een paper over kindvriendelijke straten en Childstreet2005 in. Dit om het onderwerp in de internationale fietswereld beter bekend te maken. Er zijn dan nog niet eens twee maanden verstreken na het eerste overleg.

Vervolgens ging er ter informatie over de conferentie een mailing met verwijzing naar de website naar een 35-tal Nederlandse contacten en naar ongeveer 150 internationale adressanten. Hierin werd ook gevraagd om inhoudelijke bijdragen.

1.6 Het groeit groter

Al snel druppelden de reacties binnen, waaronder ook verrassend veel nieuwe contacten, die via-via op de hoogte waren gebracht. Het middel van een (Engelstalige) website bleek enorm goed te werken. De website had inmiddels een snel groeiende link-pagina met verwante internationale organisaties, waaraan gevraagd was aandacht te besteden aan de conferentie.

Bovendien was de website zo gereedgemaakt, dat deze op relevante zoekwoorden via zoekmachines (google, ilse) vindbaar was.

Ook het stadsgewest Haaglanden raakte betrokken bij het initiatief, nadat in september 2004 3VO, het stadsgewest en de gemeente Delft al succesvol hadden samengewerkt bij de landelijke aftrap van de actie "Op voeten en fietsen naar school".

3VO markeert gevaarlijk punt bij de Mariaschool in Delft (foto: AB)



Op voeten en fietsen in Delft (foto: AB)

Met Dick de Korte en Rita Bakker van stadsgewest Haaglanden vonden gesprekken plaats over financiering van een deelproject, KiSBA genaamd, de KinderStraatBalans. Doel van dit deelproject was het ontwikkelen van criteria voor kindvriendelijke straten en het beoordelen van een twintigtal straten in Haaglanden op basis van deze criteria. Tijdens de conferentie zouden de tussenresultaten hiervan op locatie met de deelnemers worden bediscussieerd. Het resultaat van KiSBA, het meetinstrument KiSS1.0, wordt behandeld in hoofdstuk 4.

Boudewijn Bach, lid van de programmaraad van 3VO en vertrekkend docent bij de afdeling Stedenbouw van de TU-Bouwkunde Delft, zorgde voor nuttige contacten bij de TU, onder andere met zijn opvolger als docent Frank van der Hoeven. Ook hier bestond weer grote bereidwilligheid om medewerking te verlenen. Besloten wordt om een deel van het programma op Bouwkunde te laten plaatsvinden. De organisatie van de ontwerpateliers en de be-

geleiding hiervan werd geheel door TU-Bouw-
kunde voor haar rekening genomen.

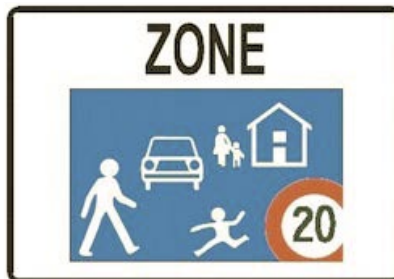
Overleg met Joost Váhl, de woonerf ontwerper
van het eerste uur in Delft, leverde een infor-
matief beeld op van het ontstaan van de erven
in Delft. Hij introduceerde ons ook bij Francine
Loiseau, verkeerskundig publiciste in Frankrijk,
waarmee hij in de jaren '80 veel heeft samen-
gewerkt.

Met Tim Gill, een van de initiatiefnemers van
de ontwikkeling van homezones in Groot-Brit-
tannië, werden de contacten nauwer aange-
haald. Hij was bij 'Children Play Council/Trans-
port 2000' degene geweest die het belang
van het sociaal gebruik van de straat vanuit
psychologisch en sociologisch perspectief had
onderbouwd. We namen kennis van pilotpro-
jecten in Engeland, zoals het prijswinnende
stadsvernieuwingsproject Northmoor in Man-
chester (www.northmoorhomezone.org.uk).



Ook in Zwitserland vinden innovaties plaats.
Via contacten met de organisatoren van
'Walk21' (o.a. Daniel Sauter), de internationale
voetgangersconferentie die in september 2005
in Zwitserland zou plaatsvinden, werden we
geïnformeerd over interessante recente woon-
erfachtige ontwikkelingen in Zwitserland (www.vcs-sgap.ch onder dossiers). Marco Hütten-
moser, bekend van een eerder onderzoek 'Le-
bensraume fur Kinder' (1995), had inmiddels
aanvullend onderzoek gedaan naar de invloed
van 30 km/uur in woonstraten, met de volgen-
de conclusie: max. 30 km/uur vermindert wel
de gevaren in het woongebied, maar voor kin-
deren wordt het om te spelen pas aantrekkelijk
in Begegnungszones (max. 20 km/uur) en als
tevens het parkeren aan banden wordt gelegd.
'Tempo 30 ist gut, aber fur Kinder nicht gut ge-
nug'. Hij reageerde als één van de eerste op
onze call for papers.

20km bord, Zwitserland



Uit Japan leverde de kinderarts Hiroyuki Imai
onderzoekscijfers over de sterke terugloop in
het aantal uren dat kinderen buitenspelen in
de afgelopen 50 jaar en de gevolgen hiervan
voor de gezondheid van kinderen. Hij wilde dit
onderzoek graag komen toelichten op de con-
ferentie. De basis voor een internationaal net-
werk van inleiders was gelegd.

Intussen groeide het aantal belangstellenden
gestaag; daarom besloot de stuurgroep al snel
het idee van een kleinschalige conferentie los
te laten en het aantal deelnemers te maxime-
ren op 80 personen. Dat is het maximum aan-
tal dat past in de raadzaal van het stadhuis in
Delft, de beoogde conferentielocatie voor de
eerste dag.

Het aantal mensen dat een bijdrage wilde le-
veren aan de conferentie was boven verwach-
ting hoog. Dit stelde het programmateam voor
luxe maar moeilijke keuzes, want de aange-
boden bijdragen waren allemaal interessant,
belichtten de problematiek vanuit diverse in-
valshoeken en hadden bovendien een verras-
send wereldwijde spreiding. Besloten werd om
zoveel mogelijk van het aangeboden gebruik
te maken door de spreektijd per spreker te
beperken.

Eind februari 2005 werd het conferentiepro-
gramma op de website gepubliceerd.

1.7 Conferentieconcept

De opzet is een interactieve werkconferentie met een nadruk op ervaring- en kennisuitwisseling, evaluatie van het bestaande en ideeënontwikkeling en ontwerpen voor de toekomst. Essentieel daarbij is samenwerking in kleine groepjes. Bij de aanmelding werd de deelnemers al gevraagd om zich ten behoeve van de conferentiemap te introduceren en hun relatie met het onderwerp 'kindvriendelijke straten' te vermelden. Om elkaar gemakkelijker te leren kennen werd ook om een foto gevraagd. Deze informatie wordt in de conferentiemap opgenomen. Ook de papers van de inleiders worden (met complete informatie) in de conferentiemap opgenomen; met de inleiders was overeengekomen dat zij op de conferentie hun paper slechts kort zouden toelichten, zodat er vooral tijd is voor discussie en interactie.

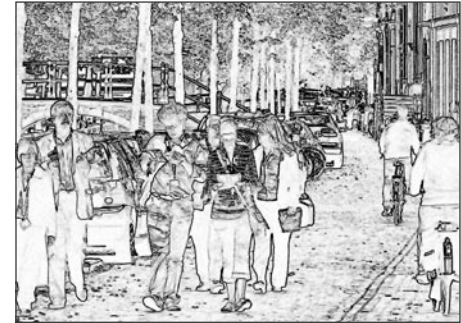
Habiforum (zie 1.9) toont interesse om de conferentie in een proeftuin voor vernieuwend ruimtegebruik te integreren. Dit geeft meer financiële mogelijkheden. Het betekent echter een grotere inhoudelijke uitdaging om het interactieve karakter van deze conferentie met circa 80 deelnemers nog meer te versterken. De conferentie moet nu ook zo goed mogelijk sporen met de eerste fasen van de verkenning voor genoemde proeftuin in Delft.

Op de eerste conferentiedag worden de inleidingen in het stadhuis afgewisseld met een tweetal kleine excursies door Delft, waarbij de deelnemers kennis maken met hun groepsgenoten van de tweede dag, de eerste straatindrukken opdoen en hierover van gedachten kunnen wisselen. De groepen worden heterogeen samengesteld en uitgedaagd om aan het eind van de conferentie hun bevindingen zowel op schrift als plenair te presenteren.

Op de tweede conferentiedag, de donderdag, wordt in pakweg acht kleine groepen gewerkt: vier groepen gaan op de faculteit Bouwkunde voor een aantal concrete plekken in Delft een kindvriendelijk plan ontwerpen, de overige vier groepen gaan op excursie door Delft, Rijswijk en Den Haag om straten te bekijken, indrukken uit te wisselen en straten op kindvriendelijkheid te toetsen met behulp van het KiSS-instrument. De deelnemers verplaatsen zich deels per fiets, deels per openbaar vervoer en wandelend.

Op vrijdag vindt de afronding van de conferentie plaats op de faculteit Bouwkunde van de TU-Delft met een presentatie van de bevindingen van de groepen en een afsluitend forum.

Op de zaterdag wordt een facultatief excursieprogramma naar Houten en Utrecht aangeboden.



(foto: MK)



(foto: MK)



(foto: MK)

1.8 Het belang van bewegen voor de gezondheid

De actuele aandacht voor het sterk toenemende probleem van overgewicht, dat al op jonge leeftijd begint, onderstreepte het belang van kindvriendelijke straten. Medici zijn het immers eens over de oorzaak: naast een voedingspatroon met teveel calorieën is gebrek aan beweging de grote boosdoener.

Kinderen spelen minder buiten en gaan minder op eigen kracht, dus lopend of fietsend, op pad. De nationale campagne FLASH (Fietsen, Lopen, Actief spelen, Sporten en Huishouden), opgezet door het Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen (NISB) in samenwerking met GGD's is gericht op een actieve leefstijl, op beweging in de dagelijkse bezigheden.

Voor kinderen betekent dit, dat buiten spelen en zelfstandig naar school gaan dan wel mogelijk moet zijn, dat er dus ruimte en veiligheid moet zijn.

In het onderzoek van SCP/TNO 'Kinderen in Nederland' (april 2005) wordt bevestigd dat de kwaliteit voor buitenspelen is afgenomen. De toename van het gemotoriseerd verkeer heeft de speel- en bewegingsruimte voor kinderen beperkt. Verder blijkt er samenhang te bestaan tussen de mate waarin kinderen buitenspelen en de tevredenheid van ouders met de buurt en de contacten hierin.

De directe relatie tussen overgewicht, beweging en leefomgeving wordt gelegd in een onderzoek van TNO Kwaliteit van Leven, 'Kinderen in prioriteitswijken: lichamelijke (in)activiteit en overgewicht' (september 2005). Janneke Zomervrucht was via onderzoekster Naomi Boer bij dit onderzoek betrokken. Uit het onderzoek blijkt dat kinderen met name te dik zijn omdat zij te weinig bewegen, niet omdat ze te veel eten. Bijna een op de drie kinderen in de onderzochte stadsvernieuwingswijken is te dik, en slechts 3% van de kinderen voldoet aan de beweegnorm. Kinderen in stadswijken met o.a. meer groen, woonerven en autoluwe zones bewegen significant meer dan in stadswijken met veel hondenpoep en verkeer. Ook vanuit andere hoeken wordt de roep om aandacht voor ruimte om te bewegen groter.

Vanuit de conferentie 'Ruimte voor de Ommetjesmaker' ontstaat de Habitat-Coalitie die onder andere streeft naar een samenhangend recreatief netwerk om te bewegen, sporten, spelen en ontmoeten, vanaf de voordeur tot in het buitengebied. Daarbij heeft de coalitie 'de ommetjesmaker' als indicatorsoort voor ruimtelijke kwaliteit benoemd, maar de wensen hebben betrekking op alle vrijetijdsactiviteiten die de mens in zijn directe leefomgeving onderneemt. In deze Habitat-Coalitie is een breed scala aan organisaties vertegenwoordigd zoals het Wandelplatform, de ANWB, de Nederlandse Hartstichting, KNAU, NISB, NOC*NSF, IVN en 3VO.



Veilig en gezond op weg (foto: EK)



Aantrekkelijk ommetje, Delft (foto: EK)

Een brede coalitie met een ruimere doelstelling 'Nederland Actief!' (ANWB, NOC*NSF, Zorgverzekeraars Nederland en Staatsbosbeheer) heeft de krachten gebundeld om aandacht te vragen voor ruimte om te bewegen: ruimte om te leven, te spelen etc, en benadrukt ook, dat de ruimte vanaf de voordeur door de wijk in stad en dorp tot in het buitengebied aantrekkelijk moet zijn om te lopen en te fietsen.

1.9 Habiforum

Het streven van Childstreet2005 om de straat goed bruikbaar te krijgen voor kinderen past bijzonder goed binnen de doelstellingen van Habiforum, een organisatie die stimuleert kennis en praktijk van vernieuwend en multifunctioneel ruimtegebruik te verbinden. Het concept woonerf, dat in de conferentie nadrukkelijk onderzocht wordt, is een bijzondere vorm van meervoudig ruimtegebruik en daarom interessant voor het programma 'Vernieuwend Ruimtegebruik' van Habiforum. Hierin worden zogenoemde proeftuinen gefinancierd met de bedoeling de opgedane kennis en ervaring breder bruikbaar te maken. De conferentie kan beschouwd worden als onderdeel van zo'n proeftuin. Habiforum wilde Childstreet2005 dan ook financieren op voorwaarde dat de resultaten van de conferentie in de praktijk gebracht moeten worden om ze op hun waarde te kunnen testen. In april 2005 maakte de gemeente Delft kenbaar deze toepassingen in een nog nader te bepalen gebied te willen uitvoeren. Er werd een overeenkomst opgesteld waarin werd vastgelegd dat de conferentie Childstreet2005 deel gaat uitmaken van de verkenning voor een proeftuin in Delft. Vanaf dat moment is ook Habiforum partner in de conferentie en trad Huib Haccoû, programma manager voor innoverend ruimtegebruik bij Habiforum, toe tot de stuurgroep. Daarnaast werd er een projectgroep ingesteld onder voorzitterschap van projectleider Etienne van der Horst (gem. Delft, afd. Mobiliteit), die de

verkenning proeftuin moet gaan uitvoeren. In het startdocument van deze projectgroep, getiteld "Het woonerf herboren", zijn de uitgangspunten nader uitgewerkt.

In diezelfde tijd moet jammer genoeg afscheid worden genomen van een van de initiatiefnemers en programmamanager voor Childstreet2005, Donald Boyd. Hij greep een unieke kans aan om in zijn geboorteplaats in Schotland, Huntly, als manager van een Europees project aan het werk te gaan. Het spijt iedereen enorm, maar zijn plaats wordt uiteindelijk zonder problemen overgenomen door een collega op het IIUE, Martijn Kramer. Hij had al meer projecten met Habiforum gedaan, wat de samenwerking erg ten goede kwam. Martijn werd secretaris van de projectgroep voor de verkenning proeftuin. Michiel Dol, een andere collega van het IIUE, nam het ontwerpdeelen de contacten met Bouwkunde op zich.



Proeftuin: de Poptahof, Delft (foto: SS)

1.10 Werken aan de concrete invulling van de conferentie

De sprekers werden gegroepeerd in een aantal sessies en er werd met hen overleg gepleegd om hun bijdrage te laten passen in de sessie waarin zij waren ingedeeld.

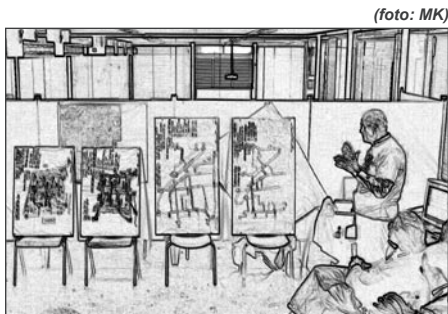
Er werden korte wandelexcursies uitgezet, geschikt om tussen de programmaonderdelen op de woensdag uit te voeren. Contacten met de beoogde wijk voor een proeftuin van Habiforum, Poptahof, kwamen tot stand; daar voerde dan ook een van de excursies heen. Basischool de Omnibus uit die wijk was bereid een presentatie door kinderen te organiseren over de wijk. In het nieuwe buurthuis aldaar, de Vleugel, werd een multiculturele avondmaaltijd gepland.

Met name de invulling van de tweede conferentiedag was een flinke uitdaging.

Met medewerking van de faculteit Bouwkunde werd een ontwerpatelier voor vier ontwerpgroepen voorbereid waarbij gebruik werd gemaakt van de ontwerpmethode van Boudevijn Bach. Hij zou deze 'elastiekjes-methode' ook zelf inleiden. Met het oog op de mogelijke proeftuin werd een deel van de ontwerp-opdrachten gericht op locaties in Poptahof.

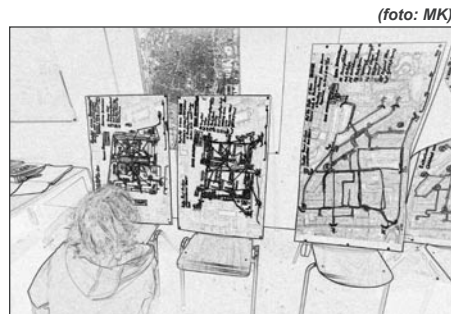
Om de excursies voor de vier evaluatiegroepen voor te bereiden werd een groot aantal locaties in Haaglanden bezocht en is met een aantal professionals van gedachten gewisseld (par. 1.11).

Intussen hield een kleine werkgroep uit de stuurgroep zich bezig met de afsluiting van de conferentie op de vrijdagmiddag. Er werd een concepttekst voor een slotverklaring opgesteld, het 'Delft Manifesto'. Hieraan werd ook meegewerkt, aanvankelijk via de mail, door een van conferentiedeelnemers, Willem van Vliet uit Colorado.



Daarnaast werden de andere bijeenkomsten van de vrijdag vormgegeven en de samenstelling van het afsluitende forum voorbereid.

Het intensieve programma van de conferentie vergde meer voorbereidingstijd dan was voorzien. Dat maakt dat de deelname aan de verkenning voor een proeftuin van Habiforum tevens een welkome financiële aanvulling vormde in de begroting. Er werd vastgehouden aan het idee om alles lowbudget te doen zodat de deelnemersbijdrage zo laag mogelijk kon zijn. Daarom werd scherp begroot, maar de bijdrage kon toch niet lager dan 750 Euro worden. Voor o.a. studenten werd een laag tarief van 295 euro vastgesteld. Hierover was discussie in de stuurgroep, maar uiteindelijk werd geconcludeerd dat deze werkconferentie meer weg heeft van een driedaagse cursus met de daarbij behorende voorbereidingstijd per cursusist dan een traditionele conferentie. Daarmee is het bedrag dan toch weer niet te hoog.



1.11 Haaglanden

Met name het donderdagprogramma met de excursies in Rijswijk en Den Haag maakte dat naast de gemeente Delft ook de gemeente Rijswijk en Den Haag betrokken werden in de organisatie. Daarnaast bleken de contacten met de professionals in de gemeenten bijzonder nuttig om meer inzicht te krijgen in de weerbarstige praktijk en in ontwerpkeuzes die worden gemaakt.

Op 27 april 2005 is op het bezoekerscentrum Ypenburg gesproken met de stedenbouwkundige Henny den Hollander. Hij schetste de achtergronden van de stedenbouwkundige opzet van de Vinex-wijk Ypenburg en het verkeerskundig plan en stelde informatief brochurermateriaal over de verschillende deelplannen beschikbaar. De hoofdverkeersstructuur is een ringweg met max. 50 km/uur, alle overige straten zijn max. 30 km/uur, maar daarbinnen zijn ook opmerkelijk veel erven toegepast. Volgens den Hollander was dat geen bewuste



keuze van architecten. Het zou mogelijk eerder een gevolg kunnen zijn van het feit, dat zij maximaal de ruimte voor de bouwkavels wilden gebruiken, zodat voor een aantal straten het smalste profiel is gekozen uit een aantal standaardprofielen die tevoren door het projectbureau waren vastgesteld. Achteraf is, in overleg met de politie, besloten om straten met zo'n profiel (zonder apart trottoir) de status van (woon)erf te geven. In Ypenburg zijn diverse voorbeelden van erven te zien, de een wat meer geslaagd dan de ander. Het grootste deel van Ypenburg behoorde vroeger tot de gemeente Rijswijk, maar is inmiddels aan de gemeente Den Haag toegevoegd. Een klein deel behoort bij Nootdorp. Ook daar zijn straten als erf ingericht.

In de binnenstad van Den Haag werden in het kader van KiSS voorbeelden van straten in de wijk Transvaal en in het Zeeheldenkwartier bekeken. In Transvaal werd met name de problematiek wat betreft sociale veiligheid en spelen in een allochtone stadswijk duidelijk.

(foto: EK)



Er werd uitvoerig gesproken met de uit Marokko afkomstige beheerder van de speelgoed-container, Mohamed Elyoussefi. Straten zoals de Joubertstraat en de Pretoriusstraat ogen wat betreft speelmogelijkheden veel aantrekkelijker dan 50 jaar geleden, toen Eddie Kips daar de lagere school bezocht. Kim van Breugel van de BOT (Bewoners Organisatie Transvaal) wees ons op drugsoverlast en vandalisme in de openbare ruimte.

Op 16 juni wordt gesproken met Henk Schepers, programmamanager bij DSO, en coördinator buurtbeheer van Den Haag. Hij gaf informatie over de gemeentevisie en -plannen wat betreft het spelen op straat en gaf aan dat de gemeente zich door de problemen op straat met name richt op speeltuinwerk. Op zijn advies werd het Vermeerveld bezocht. Tevens werd contact opgenomen met speeltuinen in het Laakkwartier, zoals LIPA en met de stadsboerderij in de Molenwijk. Ook op andere plaatsen is in de stadsvernieuwing meer ruim-

(foto: EK)



te gemaakt voor speelplekken, aangezien het spelen op de straat niet goed meer mogelijk is.

In een gesprek met Ruud Ridderhof, coördinator Openbare Ruimte bij DSO, kwam eveneens naar voren, dat het beleid van DSO erop gericht is het spelen van kinderen te concentreren op pleinen, speelplekken en in parken. Noodgedwongen, omdat het merendeel van de straten in Den Haag ongeschikt is om te spelen: de auto maakt het te onveilig en neemt teveel ruimte in. Speelruimte op straat behouden, laat staan op straat terugovererven ten koste van parkeerruimte stuit op teveel verzet van bewoners. De (realiteit van de) auto heeft gewonnen van het kind. Wel wordt veel aandacht besteed aan veilige fietsroutes, o.a. met de bedoeling dat kinderen vanaf een jaar of acht zelf van A naar B kunnen fietsen, en dus ook de grotere verder weg gelegen speelplekken kunnen bereiken. Ridderhof achtte in woonerven de combinatie kind en verkeer erg ongelukkig. Kinderen weten niet waar ze aan toe zijn en lopen daardoor veel risico.

(foto: EK)



Op 22 juni werd in het nieuwe stadhuis van Rijswijk gesproken met integraal ontwerper openbare ruimte Rob Doesburg. Aan de orde kwam onder andere de parkeer- en verkeersdruk in het oude woonerf-demonstratiegebied Leeuwendaal. Gemeentelijke voorstellen om meer parkeerplekken te creëren worden hier (opmerkelijk!) door bewoners kritisch ontvangen. Ook hecht men nogal aan de huidige woonerven en de lage snelheid hierin, en is men niet erg voor de omzetting tot 30-km-gebied. Men wil een halt toeroepen aan de hoeveelheid geparkeerde auto's in de buurt en is kennelijk bereid zichzelf hierin beperkingen op te leggen. De verjonging van de wijk speelt hierin waarschijnlijk een belangrijke rol, maar ook in het algemeen lijkt de leefbaarheid en beeldkwaliteit van de wijk hier zwaar te wegen.

30km zone op Steenvoordelaan, Rijswijk (foto: EK)



In de rest van Rijswijk zijn woonerven spaarzaam toegepast. In de jaren '90 zijn er overigens met de Vinex-nieuwbouwwijk de Strijp een flink aantal (woon)erven bijgekomen. Dit kwam voort uit het program van eisen, met een hoge woningdichtheid en het streven naar een onderverdeling in sterk verschillende buurten. In de buurt 'Eilanden' is gekozen voor kronkelende woonbebouwing met inpandig parkeren aan smalle (woon)erven. Een smal strookje privé grond tussen de openbare straat en de woning is door iedereen op eigen wijze aangekleed. Dit draagt sterk bij aan de aantrekkelijkheid van de buurt. Kromme smalle straatjes en goede dimensionering zorgen voor lage snelheid.

Een terecht paradepaardje in Rijswijk is de verkeersoplossing op de Steenvoordelaan, een drukke doorgaande route langs het grote winkelcentrum In de Boogaard, waarvan een deel 30-km-zone is geworden. Door een goede dimensionering en inventief kleurgebruik wordt er daadwerkelijk langzamer gereden en is het oversteken vanaf de richting van het station naar het winkelcentrum goed gefaciliteerd.

Bij het voorbereidende werk voor de excursies waren Rob Doesburg en Ruud Ridderhof behulpzaam met het aangeven van interessante locaties om de route langs te leiden.



Het LIPA, het grote speelterrein in het Laakkwartier, verleende medewerking als korte stalplek voor alle fietsen. Hierdoor was de logistieke verbinding tussen de openbaar-vervoer- en fietsexcursie mogelijk.

Al eerder waren met de gemeente Den Haag afspraken gemaakt voor een werklunch voor alle excursiegroepen op het Stadhuis aan het Spui met burgemeester Deetman (in het uiteindelijk programma vervangen door wethouder mevrouw E.van Dijke-Staats). De 'Declaration of London' van het internationale netwerk van Child Friendly Cities (zie par.1.5) was door Deetman als voorzitter van het VNG getekend, waarmee zijn betrokkenheid bij het onderwerp was gegarandeerd. Het feit dat Den Haag in 2005 UNICEFstad was maakte de verbintenis met het CFC-netwerk des te steviger.

1.12 De werkgroep IKS (Inrichting Kindvriendelijke Straten)

Parallel aan de organisatie van de conferentie hebben Steven Schepel en Janneke Zomervrucht overleg gevoerd met Wilma Slinger van Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) over het opbouwen van een op Nederland gericht kennisnetwerk Inrichting Kindvriendelijke Straten (IKS). Bedoeling hiervan is laten zien dat het kan, inspiratie en uitwisseling. Een kennisnetwerk heeft tot doel kennis en (praktijk)ervaring onderling uit te wisselen, in dit geval op het gebied van de inrichting van kindvriendelijke straten. Het KpVV faciliteert ontmoetingen tussen vakgenoten en/of collega's uit andere disciplines.

Na een eerste bijeenkomst van enthousiaste geïnteresseerden werd besloten door te gaan.

Eddy Westdijk van het CROW (nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) bood aan om het initiatief te ondersteunen met een website als een goed middel ter communicatie. Het CROW wilde dit graag verzorgen als onderdeel van de CROW-website.

Een werkgroep bestaande uit Wilma Slinger, Eddy Westdijk, Steven Schepel, Janneke Zomervrucht, Rob Methorst (AVV), Paul Schepers (AVV) en Leon Lurvink (gemeente Tiel) heeft zich in een aantal sessies beziggehouden met de inhoud en vormgeving van de

Raar CROW-terreerbeheer

English version • Over deze website • Duitse versie

Kennisplatform Verkeer en Vervoer

CROW

Contact • Aldrukken Zoek

Toegang CROW-kennisnet

- IKS-Nieuws
- Kindvriendelijke Straten
- Kennisnetwerk
- Organisatie
- Agenda
- Activiteiten
- Kids Street Scan
- Achtergrond
 - Verkeersveiligheid
 - Verkeersgedrag
 - Inrichting
 - Ruimtelijke omgeving
- Praktijkvoorbeelden
- Veel gestelde vragen
- Discussieforum
- Andere sites
- Bestellen en Downloaden
- Helpdesk en Meldpunt

IKS-Nieuws

Aankondiging
Praktijkwerkdag Inrichting Kindvriendelijke Straten
7 februari 2006 - Na het bezoek aan de wijk 'de Kersentuin' op 19 januari 2006 is op 13 juni 2006 de derde Praktijkwerkdag Inrichting Kindvriendelijke Straten gepland. Locatie en programma worden binnenkort bekend gemaakt. U kunt de bijeenkomst al in uw agenda noteren!
Verslagen van de vorige twee bijeenkomsten treft u aan onder het menu "Activiteiten".

Uit recente onderzoeken
Goed bewegen in Kindvriendelijke straten
7 februari 2006 - Bewegen is belangrijk voor de motorische, sociale en cognitieve ontwikkeling van kinderen en het draagt bij aan hun gezondheid. Door zelfstandig te spelen vergroot een kind zijn of haar zelfredzaamheid, en leert het oplossingen te verzinnen en angsten te overwinnen. Samen spelen is de basis voor de ontwikkeling van sociale vaardigheden. Als kinderen te weinig bewegen kunnen ze te dik worden. Inactiviteit is bovendien een risicofactor voor suikerziekte. [Lees verder...](#)

KISS J.O
Kids Street Scan
3 februari 2006 - KISS is een instrument ontwikkeld om straten te beoordelen op hun kindvriendelijkheid. Het is het resultaat van het project KISSA, dat georganiseerd wordt door International Institute for the Urban Environment (<http://www.urban.nl>). [Lees verder...](#)

Persbericht Staatsbosbeheer
Speelbossen Staatsbosbeheer
2 februari 2006 - Staatsbosbeheer wil bij veel meer steden speelbossen gaan ontwikkelen. Speelbossen zijn bij uitstek goede voorbeelden van natuur bij de stad, die afgestemd zijn op behoeften van mensen uit de stad. Staatsbosbeheer heeft inmiddels veertien speelbossen gerealiseerd, verspreid over het land, veelal in samenwerking met gemeenten. [Lees verder...](#)

Nieuwe website
Alles over spelen
1 februari 2006 - Consument & Veiligheid en de NUSO hebben een nieuwe website ontwikkeld met informatie over speeltoestellen en speelgelegenheden. De informatie is bestemd voor beheerders, planners, ontwerpers, inspecteurs en ieder ander die meer van speeltoestellen en speelgelegenheden wil weten. [Lees verder...](#)

Onderzoek door JVO
Kinderen lopen gevaar bij school
30 januari 2006 - Bij tweederde van de scholen is het verkeer onveilig. Dit blijkt uit onderzoek van JVO bij in totaal 200 scholen. De organisatie wil het aantal auto's bij de school terugdringen op een maximumsnelheid van 30 km per uur binnen de bebouwde kom. [Lees verder...](#)

Deze website is gericht op de uitwisseling van kennis en ervaring door professionals, straatbewoners, beleidsmakers en belanghebbenden.

U vindt hier praktijkvoorbeelden en actualiteiten en u kunt er van gedachten wisselen met andere geïnteresseerden. Bovendien vindt u antwoord op veelgestelde vragen.

website. De werkgroep heeft introductieteksten op de website geplaatst. Centrale vraag hierbij was hoe de ruimte kan worden geoptimaliseerd om spelen mogelijk te maken en kinderen zo veilig mogelijk aan het verkeer te laten deelnemen. Het is de bedoeling dat vak-

genoten een verzameling van voorbeelden van kindvriendelijke straten opbouwen. In dit verband is een aantal keren overleg geweest tussen Steven Schepel en verkeerskundige Hans Monderman, met wie hij ook een aantal projecten in Denemarken bezocht. De website is in

mei 2005 in de lucht gegaan (www.crow.nl/iks). Inmiddels staan op de website enkele tientallen voorbeelden van kindvriendelijke straten.

Om het kennisnetwerk op te bouwen en uit te breiden organiseert de werkgroep IKS regelmatig werkbezoeken. Hierbij wordt een discussiebijeenkomst gecombineerd met een excursie op locatie. Er zijn inmiddels twee werkbezoeken geweest, in Tiel en in Leidschen Rijn (project Kersentuin, Atalantahof).

1.13 Speelruimtetwet / formele en informele speelruimte

In oktober 2005 werd in de Tweede Kamer een begin gemaakt met de behandeling van het wetsontwerp Buitenspeelruimte. In dit wetsontwerp wordt voorgesteld gemeenten op te dragen een speelruimteplan te maken en voor gebieden met woondoeleinden 3% van de oppervlakte te bestemmen als formele speelruimte. Op 12 oktober werd hierover een hoorzitting gehouden waar een groot aantal organisaties voor was uitgenodigd, waaronder twee organisatoren van Childstreet, 3VO en het IIUE.

(foto: SS)



Velen gaven steun aan het wetsvoorstel, maar er werden ook kanttekeningen gemaakt bij het stellen van een kwantitatieve norm, en bij de algemeenheid ervan wanneer factoren zoals bijvoorbeeld de mate van hoogbouw buiten beschouwing blijven. Evenals de meeste andere organisaties waren IIUE en 3VO ervoor om in elk geval dit minimum aan speelruimte te garanderen; om te beginnen moet de ruimte er zijn. Vervolgens gaat het erom die kwantitatieve ruimte kwalitatief in te vullen. Inmiddels is door de initiatiefnemer van de wet, de SP, een voorstel tot wijziging geformuleerd en moet bij het ter perse gaan van dit boekje de afronding van de behandeling in de Kamer nog plaatsvinden.

Deze speelruimtetwet gaat alleen over de formele speelruimte, plekken die expliciet bedoeld zijn om te spelen en als zodanig zijn ingericht met speeltoestellen en/of sportfaciliteiten.

Deze formele speelruimte is noodzakelijk. Enerzijds om plekken van enige omvang te waarborgen, anderzijds omdat de kleinere speelplekken vaak tevens de functie van ontmoetings- en verzamelplek voor kinderen vervullen, en dat is nodig vanwege het verminderde aantal kinderen per straat (zie 1.1).

Daarnaast echter, is voor het ongedwongen en spontaan buitenspelen van kinderen informele speelruimte nodig, de ruimte op straat, direct vanaf de voordeur. Deze informele speelruimte was nadrukkelijker onderwerp bij Childstreet2005: ruimte op straat die voldoende veilig en aantrekkelijk is, die niet uitsluitend, maar óók bruikbaar is om te spelen.

Het SCP/TNO-onderzoek 'Kinderen in Nederland' (april 2005) wijst uit, dat 46% van de kinderen vaak of altijd op straat voor het huis speelt. Hieruit blijkt dat de straat, om allerlei redenen, een erg gewenste plek is. De onderhavige Speelruimtetwet geeft geen handvatten om deze mogelijkheid te garanderen, en biedt evenmin de garantie dat kinderen veilig zelf vanaf huis de dichtstbijzijnde speelplek kunnen bereiken. De, uit het oogpunt van schaarste, aantrekkelijke optie van meervoudig ruimtegebruik, n.l. het mogelijk multifunctioneel gebruik van de straat, is ook buiten beschouwing gelaten. De kwaliteit van brede stoepen voor spelen lijkt zo niet van belang en wordt niet in engermate meegeteld. Datzelfde geldt voor goed ingerichte woonerven en bijvoorbeeld parken. Allemaal voorbeelden van openbare ruimte die heel goed als nevenfunctie (informele) speelgelegenheid kunnen bieden aan kinderen, de stoep/straat voor het huis al in de eerste plaats. Bespeelbaarheid (een van de toet-



(foto: EK)

singscriteria van KiSS) is daarbij een begrip, dat impliciet multifunctioneel gebruik inhoudt. Activiteiten en aanwezigheid van volwassenen is daarbij een extra kwaliteit in speelwaarde op straat, die een speelterrein niet kan bieden. Het is voor kinderen van belang niet alleen in kinderdomeinen, afgeschermd van de rest van de wereld, te vertoeven. Het is juist belangrijk om in een natuurlijke, veelzijdige leeromgeving op te groeien waar zij hun leer- en nieuwsgierigheid kunnen uitleven.

Dat daarbij de straat als zodanig belang heeft bij spelende kinderen, omdat dit de straat levendiger maakt, doet de cirkel weer sluiten: 'a city friendly to children is a city friendly to all' en een straat die aantrekkelijk is voor kinderen is prettig voor iedereen.

1.14 Eerdere en andere internationale contacten

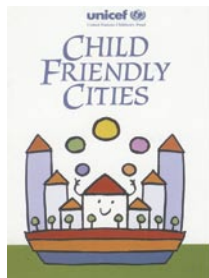
De afgelopen jaren zijn op een aantal conferenties papers gepresenteerd over de zelfstandige mobiliteit van kinderen. Tijdens VeloMondial2000 in Amsterdam onderstreepte Janneke Zomervrucht het belang van een geïntegreerde aanpak om de positie van zelfstandig schoolverkeer van kinderen te versterken. De geïntegreerde aanpak behelste zowel infrastructuur als educatie. Daartoe zouden ouders, school en gemeente samen de voorwaarden moeten scheppen. Voor deze paper werd al samengewerkt met de gemeente Delft en het IIUE. Partners uit het Europese netwerk van het IIUE deden mee aan de 'bike-ability' vergelijking van gemeentes. In 2001 presenteerde Janneke Zomervrucht op Velocity, Schotland, de resultaten van een door 3VO uitgevoerd landelijk onderzoek van de schoolomgeving.

In 2002 presenteerden Donald Boyd en Janneke Zomervrucht papers op de (eerste) internationale conferentie van Child-Friendly Cities in Brugge. Eddie Kips introduceerde, zoals wij al vermeldden, in juni 2005 het gedachtegoed van Childstreet2005 op de Velocity, de internationale fietsconferentie in Dublin. Ook andere sprekers daar hadden oog voor de positie van kinderen op straat. Bijzonder interessant was de keynote speech van Enrique Penelosa, de voormalige burgemeester van Bogota (Columbia). Helaas zijn de proceedings (februari 2006) nog niet verschenen. Bij de voorbereiding van de Childstreet2005 conferentie kwamen andere interessante en gerelateerde conferenties in beeld. Janneke Zomervrucht en Eddie Kips hebben in juli 2005 deelgenomen aan de conferentie van het CarFreeNetwork, Towards Car Free Cities in Budapest. (<http://www.worldcarfree.net/>)

Ter integratie van de verschillende invalshoeken, heeft een tweetal deelnemers van deze CarFreeNetwork-conferentie vervolgens aan Childstreet2005 deelgenomen. Steven Schepel heeft in september 2005 Walk21, de 6^e internationale voetgangersconferentie in Zürich (<http://www.walk21.com>) bezocht.

Tjeerd Deelstra heeft in februari 2006 het gedachtegoed van Childstreet2005 gepresenteerd in Damman, Saudi Arabië. Daarmee heeft AUDI, het 'Arab Urban Development Institute' een impuls gegeven aan het kindvriendelijk maken van de leefomgeving in de Arabische wereld.

In het gebied waar AUDI werkzaam is, leven ca. 75 miljoen kinderen (0-18 jaar). In 2006 wordt de samenwerking tussen AUDI en IIUE bestendigd en worden in de regio twee vervolgsminars georganiseerd.



Velomondial2000: Eddie Kips, Janneke Zomervrucht en Donald Boyd



2 Beeldverslag en Engelstalig programma van de conferentie

Kindvriendelijke straten zijn mensenwerk. Om dit te benadrukken biedt dit hoofdstuk een foto impressie van de samenwerking van de sprekers en andere deelnemers. De beelden illustreren het Engelstalige programma waar de titels van de papers van de sprekers aan toegevoegd zijn. Op deze manier is dit hoofdstuk ook een handige toegang tot het materiaal op de bijgevoegde Cd-rom.

Childstreet 2005 conference

23-26 August 2005

Tuesday evening 23 August 2005

Location: The Old Town Hall, Markt, Delft

Registration and welcome of participants, speakers and steering group

Wednesday 24 August 2005

Location: The Old Town Hall, Markt, Delft

Opening and welcome

by Tjeerd Deelstra – chairman of the day

Introduction of the programme

by Eddie Kips and Martijn Kramer
programme managers Childstreet2005

(foto's: MK)



Defining the scope of the conference

Woonerf revisited, Delft as an example?

Steven Schepel

Former leader of the National Sustainable Safety Programme of the Netherlands

Childstreet/Urban Haven

Lia Karsten

University of Amsterdam, The Netherlands

Design for ALL

Boudewijn Bach

Delft University of Technology, The Netherlands



Steven Schepel

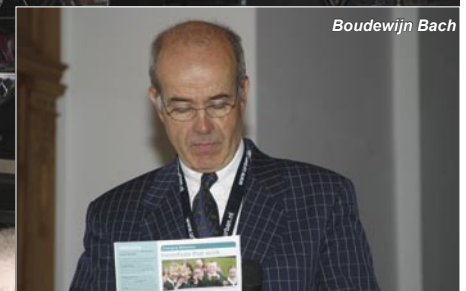
(foto's: MK)

Discussion

Finding new balances between children and cars; the role of politicians, professionals and people



Lia Karsten



Boudewijn Bach



The European Focus

People-friendly streets in France

Francine Loiseau

Amarcande, Paris, France

Home Zones in the UK: History, progress & prospects

Tim Gill

Writer and consultant, London, United Kingdom

Research and results from Switzerland

Marco Huttenmoser/Ute Hoogeveen-Breithaupt

Centre of research and documentation child and environment, Muri, Switzerland /

Planner, Municipality of Amsterdam, The Netherlands



(foto's: MK)



Discussion

Similarities, differences and the future cooperation in Europe

Developing Delft in a sustainable, child friendly way

Development and design of Child Friendly public space

Huib Haccoû

Programme manager, Habiforum Foundation, Gouda, The Netherlands

Delft a childfriendly city

Rik Grashoff

Alderman, Municipality of Delft, The Netherlands





Health, environment and innovative urban design

The Long and Winding Road that Leads to "Traffic Calming" in Japan

Hiroyuki Imai

Pediatrician, People before Cars Foundation, Kyoto, Japan

The Forbidden Fruits of Urban Exploration

Hans Karssenbergh

Urban Planner, Stipo Consult / Butterfly Works, Amsterdam, The Netherlands

Stand by: The future is coming...

Dan Burden

Urban Planner, Glatting Jackson/Walkable Communities,
Orlando, United States of America



Discussion

Which approach is more effective: a lobby for child-friendly cities or for people-friendly cities?



Umbrella lunch

Walking lunch

visits by foot to different sites in Delft

- Reference areas
- Case study area Hof van Delft



(foto's: MK)

Introduction on KiSS, the Childstreet2005 evaluation tool

Steven Schepel

The Childstreet pilot project in Delft

Traffic in Delft more friendly for children

Etienne van der Horst

project manager Municipality of Delft, The Netherlands

De Poptahof from another perspective

Karin Mulder and Camilla Meijer

advisors Poptahof project, Mulder and Meijer consultants, Rotterdam, The Netherlands

Visit to the Poptahof neighbourhood

Walking tour

Case area Poptahof



**Visit to 'de Vleugel' neighbourhood centre
in Poptahof**

**Child friendly and safe places for the Poptahof
from the perspective of children**

Children from Poptahof's Omnibus school

Hans Cijis – local community worker

Iris Heidelberg – teacher, Omnibus school



Camilla Meijer

(foto's: MK)



Karin Mulder



Etienne van der Horst



Thursday 25 August 2005

Evaluation groups

Introduction for the evaluation groups at Delft Central Station

Explanation of the itinerary and procedure

Distribution of bikes and maps to group E1 and E2

Distribution of train and tram tickets and maps to group E3 and E4

(foto: EK)

Lunch at City hall The Hague

*Mrs. van Dijke-Staats,
deputy mayor, The Hague
and Wil Houtman on
Childfriendly cities in the Netherlands*



Mrs van Dijke-Staats

(foto's: MK)



Design groups

Connections, Routing and Urban Design

Presentation and design exercises with the 'rubber band method'

by Boudewijn Bach

professor en retraite, Faculty of Architecture/Urban Planning

Design Workshop

Group A: Poptahof, Troelstralaan

Group B: Poptahof, Papsouwseleen

Group C: Hof van Delft, School

Group D: Hof van Delft, Hof van Delftlaan



(foto's: MK)

Thursday evening 25 August 2005

Reception at the Old Town Hall Delft

Speech by Mr. Bas Verkerk, Mayor of Delft

Mr. Bas Verkerk
Mayor of Delft



Friday 26 August 2005

*Delft University of Technology,
Faculty of Architecture*

Introductions

Some remarks on child perception
and patterns

Taeke de Jong

professor, University of Technology, Delft

The urban area, as playground for children

Sara van Duijn

PhD candidate,

University of Technology, Delft.



Taeke de Jong

(foto's: MK)



Sara van Duijn



**Presentation of the Delft Manifesto
by the special taskforce:**

Willem van Vliet

Tjeerd Deelstra

Janneke Zomervrucht

Tim Gill



Willem van Vliet

Press conference (in Dutch)

Jan Torenstra, Luc Veeger,
Taeke de Jong, Martijn Kramer
and Huib Haccoû



(foto's: MK)

Introduction of the presentations

Tjeerd Deelstra – chairman

Introduction of the panel members

Joost Váhl, Janneke Zomervrucht
Josine van den Bogaard, Kees Duijvestein

Tim Gill, André de Wit
Etienne van der Horst, Huib Haccoû



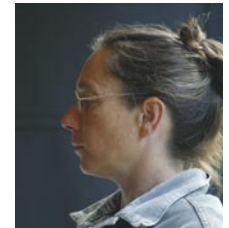
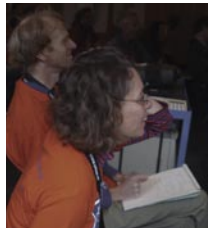
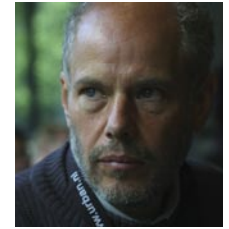
**Combined presentations of evaluation groups
and discussion**

*Evaluation and recommendations on the KiSS
evaluation system
Concept development woonerf*



Presentation of design solutions

Plenary discussion and comments by expert panel

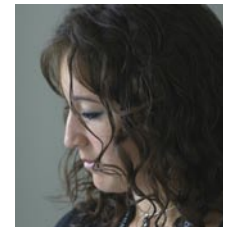
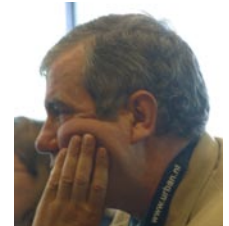


CIAO! Forum

(Children Independent Active Outdoors)

Creating the CHILDSTREET
innovation agenda

chairman *Tjeerd Deelstra*



(foto's: MK)

3 Een impressie van de Childstreet2005 conferentie, 23-26 augustus Delft

door Bianca Peeters

3.1 Dinsdag 23 augustus

Om 19.00 uur 's avonds opende het oude stadhuis van Delft haar deuren om de 80 deelnemers van de conferentie, afkomstig uit alle windstreken van de wereld, welkom te heten.

Tjeerd Deelstra, de directeur van organisator the International Institute for the Urban Environment (IIUE), tevens de voorzitter van de conferentie, heette iedereen welkom.

Terwijl de sprekers die de volgende dag een presentatie zouden verzorgen zich voor overleg terugtrokken, konden de deelnemers de eerste onderlinge contacten leggen.

3.2 Woensdag 24 augustus

Plaats van handeling was het oude stadhuis van Delft. Deze dag was gereserveerd om kennis en ervaring rond het thema kind en openbare ruimte uit te wisselen. Omdat de sprekers zich verbonden hadden hun bijdrage kort te laten zijn konden veel verschillende thema's aan de orde komen. Elk thema werd afgesloten met een korte discussieronde, die Tjeerd Deelstra inleidde met een vraag.



Thema: Focus van de conferentie

Allereerst werd er aandacht besteed aan de focus van de conferentie. Het spits werd afgebeten door **Steven Schepel** die in een prachtige beeldpresentatie de geschiedenis van het leven in de straat en het woonef schetste. Hierin werd vastgesteld dat van oudsher tot de jaren 50 van de vorige eeuw de straat goed bruikbaar was voor kinderen en prima voldeed aan de criteria voor kindvriendelijkheid. Hij liet de deelnemers op heldere wijze kennismaken met het concept woonef en lichtte toe welke criteria in aanmerking genomen moeten worden wanneer men een straat tot woonef wil omvormen.

Ook **Lia Karsten** offereerde een stukje historie, deze keer in de vorm van cijfers. De laatste vijftig jaar laten een dramatische reductie zien van openbare ruimte in de stad en ook de tijd die met name kinderen van 4 tot 12 jaar op straat doorbrengen is sterk teruggelopen. Haar onderzoek wijst uit dat dit gevolgen heeft voor de ontwikkeling van onder andere de sociale vaardigheden van kinderen. Zij pleitte dan ook voor herinrichting van de openbare ruimte waarbij de thuiszone en de openbare zone meer geïntegreerd worden.

(foto's: MK)



Boudewijn Bach gaf tekst en uitleg over het door hem ontwikkelde planningsinstrument waarbij met behulp van observatie en elastiekjes heel eenvoudig de natuurlijke actieradius van kinderen op straat kan worden vastgesteld. De informatie die zo verkregen wordt - de routes die kinderen gaan - zou dan het uitgangspunt voor (her)inrichting moeten zijn in plaats van, zoals gebruikelijk, de bestaande wegenstructuur.

Vervolgens worden dan de wegen zo gepland, dat zij die kinderroutes zo min mogelijk kruisen en veilig houden. Dit wordt ook wel de omgekeerde ontwerpmethodede genoemd.

Aan de deelnemers werd vervolgens gevraagd welke aanbevelingen deze conferentie aan besluitvormers kan doen, gebaseerd op de ervaringen en kennis uit het recente verleden. Welke taken liggen er voor politici, professionals en bewoners?

Joost Váhl, de ontwerper van het woonerf in Delft omstreeks 1970, sprak de hoop uit dat wanneer de problemen rond luchtverontreiniging en het dichtslibben van de wegen werkelijk dramatische proporties gaan aannemen, dat wel eens het moment zou kunnen zijn om politieke steun voor kindvriendelijke straten te krijgen. Zijn hoop werd gedeeld door Josine van den Boogaard, beleidsmedewerker bij de GGD-Rotterdam, en verschillende aanwezigen.

Velen waren het erover eens dat het om 'convincing the unconvinced' gaat. Er werd voorgesteld gebruik te maken van economische argumenten (de waarde van vastgoed stijgt in kindvriendelijke gebieden). Ook de milieuproblematiek kan als vehikel gebruikt worden. Om voorstellen gefinancierd te krijgen moet hard gelobbyd worden. Het lijkt verstandig om het onderwerp met andere problemen te verbinden die al wel op overheidsgeld mogen rekenen, zoals overgewicht of fijn stof. Als je de mentaliteit en focus weet om te buigen dan is het makkelijker om de fondsen voor kindvriendelijke herinrichting te vinden.

Joost Váhl (foto: MK)



Thema: De Europese focus

Francine Loiseau benadrukte hoe een combinatie van maatregelen in Frankrijk tot goede resultaten heeft geleid. Sinds de jaren zeventig worden in woonwijken 30 kilometer zones ingesteld, die in veel gevallen vergezeld gaan van publieke groenvoorzieningen. Ook de (weder-)invoering van trambanen of light-rail had positieve invloed op de herinrichting van de openbare ruimte.

Tim Gill beschreef de ervaringen en problemen van de woonerf beweging in Engeland en Schotland. Op het moment bestaat er van overheidswege positieve belangstelling voor de 'home zone' en wordt er subsidie verleend voor een aantal projecten in Wales en Schotland. Er is onderzoek gedaan naar de waardeontwikkeling van de huizen in woonerfgebieden en naar criminaliteit. Aangetoond kon worden dat huizen soms tot 10 maal meer waard geworden waren en dat er een dramatische afname van het aantal gepleegde strafbare feiten was.

Tim Gill (foto: MK)



Ute Hoogeveen liet ons kennismaken met de stand van zaken in Zwitserland. Daar heeft Marco Huttenmoser onderzoek gedaan naar het verband tussen veiligheid, gezondheid en psychologische aspecten in relatie tot de mogelijkheden van kinderen om gebruik te kunnen maken van de openbare ruimte. Duidelijk werd de noodzaak om de diverse invalshoeken bij de thematiek te betrekken. Zo is in Zwitserland de laatste decennia het aantal verkeersongelukken waar kinderen bij betrokken waren aanzienlijk gedaald, maar een belangrijke factor hierbij is dat kinderen veel meer dan vroeger binnen gehouden worden (evenals elders, ook in Nederland). Dat juist daarvoor kinderen met allerlei psychische, fysieke en sociale problemen te kampen krijgen wordt volgens Hoogeveen ernstig onderschat.

Fietsstandbeeld, Groningen (foto: EK)



Tjeerd Deelstra opende de tweede discussieronde met de vraag of internationale samenwerking geïntensiveerd of voortgezet moet worden.

De deelnemers zien de noodzaak van internationale coöperatie daar waar het gaat om politieke beïnvloeding en financiering. Opgemerkt werd dat in Nederland, waar het woonerf ontstaan is, nu juist een tendens gaande is om die aan 30 km zones op te offeren, terwijl veel vakgenoten in het buitenland de woonerven nog steeds bewonderen. Internationale samenwerking kan helpen greep op de ontwikkelingen te krijgen. Binnen het CFC netwerk zijn er kansen en mogelijkheden om het thema levend, en op de politieke agenda te houden. CFC wil graag uitwisselingen aangaan met steden uit zoveel mogelijk landen. In die zin kan deze conferentie beschouwd worden als een oproep tot wereldwijde samenwerking.

Intermezzo: Delft en Habiforum

De gemeente Delft onderzoekt samen met Habiforum de mogelijkheden van een proeftuin kindvriendelijke inrichting in de wijk Poptahof. Na een inleiding over Habiforum door Huib Haccoû schetste wethouder Rik Grashoff de aanwezigen wat de gemeente Delft doet om van de stad daadwerkelijk een kindvriendelijke stad te maken. Er wordt veel aandacht gegeven aan stedelijke planning en aan het creëren van veilige fietsroutes voor kinderen tussen huis, school en clubs.

Lunch wandeling

Tijdens de lunch konden de deelnemers kennismaken met hun groepsgenoten waarmee vooral op de donderdag samengewerkt zou worden. Iedereen werd aan het werk gezet. Voorzien van een biologisch verantwoord lunchpakket en een routebeschrijving konden interessante locaties in de buurt van het stadhuis samen worden bezocht en de eerste ervaringen werden uitgewisseld. Op deze manier kon iedereen vast kennis maken met enkele van de gebieden die bestudeerd zouden worden. In de 'Hof van Delft' werd een case study gedaan. Tijdens de lunch werden deelnemers ook ondervraagd door een radioverslaggever voor een live-uitzending op radio 1.

(foto: MK)



Thema: Gezondheid, omgeving en innovatief stedelijk ontwerpen

Hiroyuki Imai stelde vast dat in Japan de buitenruimte voor kinderen om te lopen en te spelen de afgelopen halve eeuw met maar liefst 99% was afgenomen. De ruimte is volledig door auto's ingenomen. De gevolgen voor veiligheid, fysieke en mentale gezondheid van kinderen zijn substantieel. De kinderen willen desgevraagd het liefst in een autovrije omgeving kunnen buitenspelen. Sinds 1995 is er een beweging actief in Japan die de bevolking bewust wil maken van de situatie die tot op heden geaccepteerd schijnt te worden. Zodoende bestaan er maar enkele kindvriendelijke gemeenschappen in Japan. De beweging werkt aan een mentaliteitsverandering die mens boven auto stelt. Politieke steun voor de noodzakelijke drastische veranderingen die nodig zijn is praktisch niet te vinden.

(foto: DB)



Hans Karsenberg (Stipo consult) ging in op de mogelijkheden die er zijn om gebruik te maken van de bestaande elementen in de openbare ruimte, zodat er voor kinderen veel zogenaamde 'leerlagen' ontstaan. Het idee om een hek zodanig te construeren dat de planken bij aanraking tonen produceren viel in goede aarde bij de aanwezigen. Hans pleitte voor een moderne collectieve benadering om de verkeersproblemen op te lossen en de gewenste openbare ruimte te creëren.

Dan Burden relateerde de gestage groei van het aantal auto's in Amerika aan de toename van diabetes II en obesitas bij kinderen. Hij schetste een toekomstbeeld waarbij de medische kosten dramatisch zullen stijgen. Overigens is niet alleen de toename van het autopark debet aan de verslechterde gezondheid van kinderen, ook de intrede van televisie en computer spelen een rol. Hij benadrukte dat de openbare ruimte daarom juist weer naar de menselijke schaal moet worden gebracht, zodat men zich daar weer mee kan identificeren. Zijn ideeën daarover maakte hij visueel door een presentatie van fotobewerkingen van diverse wijken in Amerika.

(foto: EK)



Gamal Hamid, een van de vier deelnemers uit de Arabische wereld, vertelde ons kort over de situatie in de MENA (Middelen Oosten Noord-Afrika) landen en het MENA programma. **Marco Grazia** presenteerde een korte introductie van de activiteiten van Medchild, een stichting die zich inzet voor betere leefomstandigheden voor kinderen in het Middellandse Zeegebied.

De derde discussieronde concentreerde zich rond de vraag of de lobby de nadruk moet leggen op kindvriendelijke steden of juist algemener op mensvriendelijke steden. Met andere woorden, welke benadering kan het meeste effect sorteren?



Wereldwijd gezien wonen de meeste kinderen in steden. Het moet mogelijk zijn om politici te laten inzien dat een goede leefomgeving voor kinderen ook goed is voor de gehele stedelijke bevolking. Een prettige stad voor families is van vitaal belang voor de stad zelf meende Lia Karsten. Er valt lering te trekken uit derde wereld landen, waar kinderen veel meer deelnemen aan het openbare leven zei Willem van Vliet. Hans Karssenbergh gelooft niet dat de stad als geheel altijd voor iedere groep naar wens kan worden ingericht, maar er kunnen wel zones aan de diverse leefstijlen worden aangepast. Sommige van die zones zouden nadrukkelijk kindvriendelijk kunnen zijn. Als voorbeeld noemde hij het Amsterdamse Sporenburg kwartier.

Velen bleven erop aandringen dat het belang van het kind gediend moet worden op die wijze die de 'unconvinced' over de streep kan trekken. Dat kan blijkbaar alleen met een veelheid aan andere argumenten dan alleen de belangen van het kind. Het netwerk moet daarom op veel verschillende gebieden actief zijn.

(foto's: MK)



Thema: Delft en de Childstreet Proeftuin Poptahof

Delft besteedt zoals gezegd veel aandacht aan een verkeers- en sociaal veilige omgeving voor kinderen. Speerpunt is dat jonge kinderen al jong zelfstandig naar school, sportclub en/of buitenschoolse opvang kunnen fietsen.

Etienne van der Horst, projectmanager bij de gemeente voor het project 'Kinderen Veiliger Door Delft' lichte toe wat tot dusverre gerealiseerd is in de stad. Er is gekozen voor een samenhangende aanpak die educatie, planning van routes en verkeersveiligheid samenbrengt. In dit verband was zijn verhaal over het zogenaamde Kindlint interessant. Dit is een route die zodanig is ontworpen dat kinderen zelfstandig van A naar B kunnen lopen. Een andere route voorziet in veilig fietsen van A naar B. Een eerste deel van de route is inmiddels gerealiseerd. Er is ook een website in het leven geroepen en elke basisschool en Buitenschoolse Opvang werkt aan praktische verkeerseducatie. Bovendien zal op elke school een veilige, volwaardige fietsenstalling gerealiseerd worden.

Daarnaast staat Poptahof, een wijk in Delft met veel hoogbouw, model voor onderzoek naar familievriendelijke omgevingen. Uitgangspunt van dit onderzoek was dat voor verbetering van de leefomgeving informatie van de bewoners en met name kinderen zelf nodig was.

Het onderzoek werd uitgevoerd door onderzoeksbureau Mulder en Meijer in samenwerking met architectenbureau DUS. Enkele resultaten werden door **Karin Mulder** en **Camilla Meijer** op de conferentie gepresenteerd. Opmerkelijk was dat kinderen het prettig vinden om in een flat te wonen. DUS benadert een flatgebouw als een dorp dat eigen straten en ontmoetingsplaatsen heeft. Sociale interactie kan bevorderd worden door een dergelijke benadering.

Voor gemeenten en woningbouwverenigingen, maar ook voor architecten is dit perceptieonderzoek zeer waardevol omdat het aangeeft wat belangrijk is voor de mensen in de hoogbouwwijk om zich veilig en prettig te voelen. Bouwplannen en de inrichting van de openbare ruimte kunnen daarop afgestemd worden.

(foto: MK)



Tenslotte: Bezoek aan Poptahof

Na deze uitgebreide introductie van het proeftuingebied werd de eerste dag van de conferentie afgesloten op de locatie zelf. Het gezelschap begaf zich te voet op weg en werd in het wijkgebouw 'de Vleugel' ontvangen door Hans Cijjs, opbouwwerker en Iris Heidelberg, leerkracht op basisschool de Omnibus in de Poptahof. Leerlingen van de school hadden in maquettes uitgedrukt wat zij een prettige leefomgeving vonden. Er was gelegenheid om vragen te stellen over de wijk en de activiteiten die worden ondernomen om een kindvriendelijke omgeving te maken. Om 20.00 uur stond voor de aanwezigen een multiculturele buffetmaaltijd klaar. Tenslotte gingen de echte diehards met Boudewijn Bach als gids op een nachtelijke stadswandeling, waarbij de kwaliteit van de straatverlichting vanuit het perspectief van de voetganger werd beoordeeld.

(foto: SS)



3.3 Donderdag 25 augustus

Childstreet2005 is van meet af aan als een werkconferentie opgezet, waarbij een actieve rol van de deelnemers wordt verwacht. Op de donderdag kwam dit volledig tot zijn recht: vier groepen voerden een ontwerpopdracht uit voor vier locaties in Delft en vier groepen maakten een evaluatietoer door Haaglanden.

De ontwerpgroepen gingen aan de slag op de TU-bouwkunde, onder leiding van Boudewijn Bach. In de opdracht moest voor de locatie goed rekening gehouden worden met de routes die kinderen gebruikten; hiervoor werd de elastiekjesmethode gebruikt. De ontwerpen worden in hoofdstuk 5 getoond en toegelicht.

De evaluatiegroepen bezochten per fiets, met het openbaar vervoer en te voet legio straten in diverse delen van Haaglanden om ze op kindvriendelijkheid met elkaar te vergelijken. Men bezocht o.a. Ypenburg, Rijswijk, het Laakkwartier en Wateringseveld.

In een aantal straten werd het KiSS-instrument uitgeprobeerd. De evaluatiegroepen werden met een lunch ontvangen op het Haagse Stadhuis aan het Spui. Wethouder **mw. E. van Dijke–Staats** die burgemeester Deetman verving, onderstreepte het belang dat de gemeente Den Haag hecht aan de behoefte van kinderen om te spelen en zich zelfstandig te verplaatsen in steeds drukker steden. De

ondertekening van de London-Declaration van het Europese netwerk van Child Friendly Cities door burgemeester Deetman, tevens voorzitter van het VNG, was een uiting hiervan.

Er is in Den Haag weliswaar geen specifiek beleid in de ruimtelijke ordening aangaande kinderen, noch voor andere kwetsbaren als gehandicapten en ouderen, maar er wordt wel degelijk rekening met hen gehouden, aldus de wethouder.

Er is wel een speciaal SamenSpelen-programma, dat bij het verdelen van de schaarse ruimte ten gunste van kinderen en jongeren kiest en zorgt dat de inrichting van de ruimte op hen is afgestemd. Voldoende hoogwaardige sport- en spelvoorzieningen verhogen bovendien de kwaliteit van de woonomgeving, evenals de economische waarde. De gemeente Den Haag vindt het in elk geval erg belangrijk dat kinderen dicht bij huis veilig buiten kunnen spelen.

Ook **Wil Houtman** van het Nationaal Jeugdfonds Jantje Beton en naast het VNG partner in de Nederlandse kerngroep van het Child Friendly Cities netwerk, haalde de London-Declaration aan, waarin de leden van het Europese Parlement worden opgeroepen om een betere leefomgeving voor kinderen en jongeren te creëren en hierin samen te werken met het Europese Child Friendly Cities netwerk.

Hij benadrukte, dat het nodig blijft continue aandacht te vragen voor speelbaarheid van kinderen op straat. Er is tegenwicht nodig tegen de dominantie van de auto in veel straten in onze steden. Straten en stoepen zijn immers behalve een mogelijkheid om je langs te verplaatsen ook een plaats voor kinderen om te spelen. Kinderen moeten zelfstandig van daaruit hun eigen wereld en mogelijkheden ontdekken, net om de hoek van hun eigen huis. Alleen, dat moet dan wel kunnen. Houtman riep op om er gezamenlijk aan te werken dit mogelijk te maken.

Wil Houtman (foto: EK)



3.4 Vrijdag 26 augustus

Op deze laatste dag van de conferentie stelde de faculteit bouwkunde van de technische universiteit van Delft een ruime conferentiezaal ter beschikking. Daar konden de groepen die op excursie waren geweest in Haaglanden en de KISS evaluatie hadden gedaan hun bevindingen presenteren, waarna de ontwerpteams de resultaten van een hele dag plannen maken aan hun collega conferentiegangers en een panel van professionals mochten voorleggen. Allereerst presenteerden professor Taeke de Jong en ir. Sara van Duijn resultaten van hun onderzoek naar de invloed die perceptie van kinderen heeft op het ontwerpen van de openbare ruimte.

(foto: MK)



Taeke de Jong presenteerde zijn onderzoek naar de ontwikkeling van de perceptie van kinderen van hun omgeving als zij opgroeien. Elke leeftijdsgroep experimenteert met impressies van de omgeving en naarmate een kind ouder wordt zal de afstand die binnen zijn bevattingsvermogen valt groter worden. In vergelijking met volwassenen hebben kinderen dus een beperktere perceptie van hun omgeving. Zij handelen in een omgeving die voor hen grenzen heeft. Om de best mogelijke open ruimte te kunnen ontwerpen is kennis van omgevingsperceptie bij kinderen onontbeerlijk. De beperkte perceptie van kinderen kan gecompenseerd worden door in het ontwerp van de ruimte aandachtspunten in te bouwen, zoals contrast, combinaties, proportie en compositie. Het is belangrijk dat ontwerpen niet te complex zijn maar ook niet te eenvoudig. Het is de kunst om een evenwicht te bereiken waarin herkenbaarheid en een gevoel van welzijn overheersen. Met andere woorden, probeer een “milieu juste” te creëren.

Sara van Duijn vertoonde een PowerPoint presentatie waarin zij aangaf wat volgens haar de “do’s” en “dont’s” zijn bij het ontwerpen van openbare ruimte. Daarbij ging zij uit van de bestaande situatie, welke uitwijst dat kinderen meestal vergeten worden in de ontwerpen en dat terwijl zij de grootste gebruikersgroep vormen! Ontwerpen, gebaseerd op het gedrag van kinderen zou een inspiratie moeten zijn. Nu zien we dat kinderen als auto’s worden behandeld; ze krijgen “parkeerplaatsen” toegewezen. Dat zijn dan de formele speelplaatsen. Maar ontwerpers zijn zich over het algemeen niet bewust van de informele aantrekkingskracht van de openbare ruimte op kinderen. Door bezuinigingen worden de stedelijke gebieden steeds soberder. Dat heeft geen goed effect op kinderen. Van Duijn stelt daar tegenover voorbeelden van patronen die de speelactiviteit van kinderen verhogen, het gevoel van veiligheid versterken en de herkenbaarheid van de eigen omgeving voor kinderen aangeven.

De deelnemers hadden grote waardering voor de ontwerp mogelijkheden en de achterliggende filosofie omdat de Jong en van Duijn de belevingswereld van het kind centraal stellen. Leden van de ontwerp groepen hadden deze informatie graag voor de ontwerp dag willen hebben.

Delft Manifesto

Voorafgaand aan de presentaties liet Tjeerd Deelstra het herziene Delft Manifesto aan de aanwezigen uitdelen. De deelnemers waren in de gelegenheid gesteld om verbeteringen, wijzigingen en/of aanvullingen op het ontwerp document voor te stellen. Deze waren door de Manifesto werkgroep verwerkt tot een einddocument. Hiermee werd een vervolg op de London Declaration gerealiseerd. De deelnemers stemden in met de formulering van de oproep aan politici, stadsontwikkelaars en beleidsmakers om de in het Manifesto voorgestelde aanbevelingen over ontwerpen, planning en wetgeving met betrekking tot straten uit te voeren en toe te passen.

De concrete aanbevelingen van het concept-Manifesto werden door de aanwezigen als zinvol beoordeeld voor de Nederlandse situatie, maar als te specifiek om van internationaal belang te zijn. Voor gebruik in internationaal verband werd de algemenere, herziene tekst bruikbaar gevonden.

Daarom stelde de voorzitter voor om voor beide documenten te stemmen en beide verklaringen werden vervolgens bij acclamatie aangenomen. Beide zijn opgenomen in paragraaf 3.5, de Nederlandse vertaling van het concept-Manifesto in paragraaf 6.8.

Tjeerd Deelstra tekende het Manifesto in naam van de deelnemers aan de conferentie. Janneke Zomervrucht (3VO) overhandigde namens de stuurgroep het manifest aan Jan Torenstra, wethouder van Delft en actief lid van CFC.

Persconferentie

De communicatiemedewerkers van 3VO, gemeente Delft en IIUE hebben via persberichten en uitnodigingen de media op de hoogte gebracht van de conferentie. Dit leidde o.a. tot een radioverslag op locatie door Hetty Lubberding in het programma "1opdemiddag" op radio 1 op de woensdag. Op de vrijdag werd een persconferentie belegd in het gebouw van Bouwkunde. De pers werd in de gelegenheid gesteld om kennis te nemen van het zojuist aangenomen Delft Manifesto en kon vragen stellen aan Jan Torenstra (wethouder van Delft), Luc Veeger (3VO), Huib Haccoû (HabiForum), Taeke de Jong (bouwkunde) en Martijn Kramer (IIUE). Mogelijkheden, knelpunten en commitment van besluitvormers kwamen aan de orde, alsmede de in voorbereiding zijnde proeftuin. De lokale pers en enkele internetsites, waaronder de site van Verkeerskunde, hebben aandacht besteed aan Childstreet2005.

(foto: MK)



Presentatie van de resultaten van de KiSS evaluatie tocht

De vier evaluatiegroepen hebben op locatie met het KiSS meetinstrument gewerkt en indrukken opgedaan van de openbare ruimte in verschillende buurten. De Scan zelf werd beoordeeld en de impressies van de bezochte straten werden gepresenteerd.

Groep E1:

De groep stelde vast dat KiSS op meerdere manieren geïnterpreteerd kan worden. Voor verschillende culturen heeft bijvoorbeeld de term playability niet dezelfde betekenis. Professionals kijken bovendien anders tegen kindvriendelijkheid aan dan bewoners. Al met al is KiSS niet een objectief meetinstrument. De groep stelde voor om een nationale gids van 'best practices' te ontwikkelen, met voorbeelden erin zodat er een referentiekader is.

Interessant waren de dingen die bij de verschillende nationaliteiten in het oog sprongen. Zo werden de geveltuinjes zeer gewaardeerd en verbaasde men zich over het feit dat er een boerderij naast woonhuizen stond.

KiSS ontwerper Steven Schepel benadrukte dat er geen standaard oplossingen zijn voor problemen, maar dat het wel mogelijk is de problemen te inventariseren. KiSS is dan ook een probleem georiënteerd instrument. Hij vond het idee om goede voorbeelden te verzamelen uitstekend en riep iedereen op om die naar de organisatie te mailen zodat er een online database gemaakt kan worden.

Groep E2:

Deze groep benadrukte dat KiSS vooral de fysieke straat tot onderwerp heeft. Maar het sociale landschap, dus hoe mensen leven, communiceren en zich verplaatsen is ook belangrijk. Sociale aspecten en fysieke kenmerken beïnvloeden elkaar. Je moet dus de perspectieven van de gebruikers kennen om het fysieke ontwerp te kunnen verbeteren.

In KiSS wordt complexe taal gebruikt, wat op zich geen bezwaar is, maar er zijn ook instrumenten nodig die aangepast zijn aan gebruik door kinderen/bewoners. Juist omdat participatie van die zijde zo belangrijk is.

Ook deze groep raadde aan het instrument voor de verschillende culturen aan te passen. Naast KiSS zijn ook andere methoden nodig, zoals artistieke en ontwerp instrumenten. Het is bovendien raadzaam om het gewicht dat aan de diverse elementen is toegekend aan te passen. Nu kan een situatie ontstaan dat een schone maar onaantrekkelijke straat heel hoog scoort, terwijl de groep juist een lage waardering had voor wat betreft kindvriendelijkheid.

stadsboerderij in Molenwijk, Den Haag (foto: EK)



Groep E3:

Evenals de vorige groep werd ook nu gepleit voor het betrekken van de kinderen zelf bij evaluatie van straten. De professionele/volwassen insteek is niet voldoende. De groep opteerde voor een aanvulling van KiSS. Het instrument zou aan kinderen kunnen worden aangepast, bijvoorbeeld door met smileys scores aan te geven. Wat opviel was dat de bezochte straten weinig te bieden hadden voor kinderen ouder dan 5 jaar. Het is belangrijk dat we bij het inrichten van de straten goed op diversiteit letten. Een bezoek op werk- en schooltijden blijkt geen goed beeld te geven van hoe bewoners hun straat gebruiken. Op verschillende momenten is het gebruik van de straat anders. Wanneer staan er veel auto's en waar staan die? Wanneer spelen kinderen op straat? Dit is belangrijke informatie bij het ontwerpen van een kindvriendelijke straat. De groep vond in de bezochte straten niet veel plaatsen waar kinderen zich 'vrij van de ouders' konden bewegen. Ook was er weinig ruimte voor voetbal en dergelijke. Het belang van samenwerking tussen sociale wetenschappers, ontwerpers en kinderen werd nadrukkelijk onderstreept.

Groep E4:

De groep vond KiSS een goede start als analytisch instrument. Het kan helpen bij het veranderingsproces in de stad en kan ingezet worden bij het verkrijgen van fondsen. Stap voor stap kan het instrument aangepast en verbeterd worden en tenslotte zou het een instrument voor de gehele stad kunnen worden.

Steven Schepel was verheugd over de serieuze aandacht die alle groepen aan de evaluatie hadden besteed en was blij met de resultaten.

Mede KiSS-ontwerper Eddie Kips voegde daaraan toe dat KiSS op de website van IJUE is gezet en dat eenieder het kan gebruiken en verbeteren. KiSS is een eerste poging om de kwaliteit van een straat te meten vanuit het perspectief van een kind, in relatie tot de omgeving. Het is niet gemakkelijk het totaal van meetbare kwaliteiten te benoemen die de kindvriendelijkheid van straten bepalen. Bovendien moet het verschillende invalshoeken combineren, namelijk het kind als voetganger, als fietser en spelend.

(foto: EK)



De resultaten van de ontwerpgroepen

Omdat de resultaten van de ontwerpgroepen in hoofdstuk 5 uitgebreid worden besproken en toegelicht volstaat op deze plaats een korte schets van de opdrachten waar de verschillende ontwerpgroepen mee aan de slag gingen. Er was gekozen voor een viertal verschillende locaties waar verbeterkansen waren geconstateerd. De opdracht was de locaties zodanig te wijzigen dat kinderen zich er veilig, prettig en vrij kunnen bewegen.

De bevindingen van de ontwerpgroepen werden door een panel, bestaande uit Janneke Zomervrucht (3VO), Joost Váhl, Josine van den Boogaard (GGD) en prof. Kees Duijvestein van commentaar voorzien.

De deelnemers in de zaal kregen ook gelegenheid om opmerkingen te maken.

Het panel karakteriseerde de resultaten van de ontwerpgroepen als stappen in de richting van mensgerichte ontwerpen. Dit is op zich al een hele verbetering. Belangrijk element is de zorg die aan snelheidseisen moet worden besteed. Voorkomen moet worden dat door gedwongen versnellen en vertragen gevaarlijke

situaties kunnen ontstaan. Verder leren we uit de ontwerpen dat barrières niet altijd negatief hoeven te zijn. Soms vormen zij een noodzakelijke bescherming voor kinderen, geven ze ruimtelijke structuur aan het gebied en ze kunnen helder de verschillende zones aangeven. Heel belangrijk is het dat een automobilist het gevoel krijgt een 'gast' te zijn. Hij zal zich dan ook als een gast gedragen. Eén probleem blijft aandacht vragen en dat is dat in de optiek van ouders juist de informele speelplekken het minst veilig zijn .

Afsluitende opmerkingen en plenaire discussie

Tijdens de slotdiscussie met de zaal voegden André de Wit (3VO), Huib Haccoû, Etienne van der Horst, Josine van den Boogaard en Tim Gill zich bij het forum. Tim Gill benadrukte het belang van de bewoners van de straten zelf. Er kunnen veel manieren zijn om problemen op te lossen maar de belangrijke vraag is: welke problemen komen in alle steden voor en wat zijn de directe irritaties. We komen dan al snel op vandalisme en een tekort aan parkeerplaatsen. We kunnen daar in ieder geval aandacht aan besteden. Absolute veiligheid kan in een speelomgeving niet gegarandeerd worden, wel kunnen we werken aan een be-

tere balans. Voor alles is het van het grootste belang, zei hij, dat de bewoners zelf voldoende geconsulteerd worden. Wij moeten bereid zijn om te luisteren en respect hebben voor de waarden van anderen, met andere woorden we moeten bereid zijn 'met hen mee te gaan' en compromissen te sluiten.

Huib Haccoû sloot zich aan bij de vorige spreker en bij de algemene tendens van dit symposium, namelijk dat we heel goed moeten onderzoeken wat bewoners willen voor we met technologische oplossingen komen. En wanneer we zover zijn moeten we ons afvragen of onze voorgestelde herinrichting van de ruimte leidt tot meer gezondheid en stijgende waarde van vastgoed. Met andere woorden, zal het label 'kindvriendelijke straten' een veelbelovende benadering blijken te zijn?

Etienne van der Horst prees de interdisciplinaire geest waarin de deelnemers hebben samengewerkt en riep iedereen op thuis de resultaten van dit symposium te delen met collega's. Ook hij drukte iedereen op het hart om vooral de jeugd te betrekken bij zowel analyse als ontwerp: "laat de jeugd de ambassadeurs van hun omgeving zijn".

Afsluiting van de conferentie

Tjeerd Deelstra besloot de conferentie met enkele sprekende cijfers.

Overall ter wereld is een dramatische afname van de tijd die kinderen zelfstandig op straat doorbrengen. Dit heeft gevolgen voor hun motorische ontwikkeling en sociale vaardigheden. Maar dit zijn wel vaardigheden die zij later, als volwassene nodig hebben in hun leven, in hun beroep. Er is dus sprake van een enorme economische desinvestering! Maar er zijn ook voorbeelden die aantonen dat onze inspanningen een verschil kunnen maken. In Zwitserland speelt in wijken die veilig zijn gemaakt (max. snelheid 20 km/uur) 90% van de kinderen op straat. In vergelijkbare wijken waar die slag niet is gemaakt blijft dat percentage steken op 20-25%. Ook het openbare leven bleek sociaal te zijn geworden.



Deze en andere voorbeelden vormden de motivatie om het Delft Manifesto voor te bereiden als een formulering van de fundamentele problemen en oplossingen waar we mee te maken hebben. Het is onze hoop, zo besloot hij, dat het Delft Manifesto het begin markeert van veel meer activiteiten.

Tenslotte riep Deelstra allen op om toch vooral met elkaar in verbinding te blijven en de achterban op de hoogte te houden van alles wat er ondernomen wordt op dit gebied.

Hiermee stemden de deelnemers van harte in.



(foto's: MK)



The Delft Manifesto on a Child Friendly Urban Environment

(draft 23 August 2005)

Recommendations accepted on 26th August 2005 as relevant for the Netherlands

Considering that

- in recent decades children have lost little by little much of their traditional outdoor habitat, especially city streets and public space;
- this habitat near children's homes is fundamental for their healthy development;
- the Convention on the Rights of the Child (CRC) recognizes the right of every child to a standard of living adequate for the child's physical, mental, spiritual, moral and social development; and
- by ratifying the CRC, 192 national governments accepted responsibility for the implementation of this right;

building on the Declaration of London -presented on 22 October, 2004, at the Second European 'Child in the City' Conference by the Co-ordinating Committee of the European Network for Child-Friendly Cities (ENCFC) to participants from 23 countries in the European Union and elsewhere- which stated that the fulfilment of the rights of children and young people in regard to their physical and social environment should have a high priority in policymaking, planning and participation processes,

recognizing that an inviting and safe outdoor urban environment is necessary for children to play, walk and bike,

the participants of Childstreet2005 in Delft, coming from 22 countries worldwide, call upon politicians, urban planners, public officials and policymakers everywhere to implement the following recommendations regarding design, planning and legislation related to streets:

1. Guarantee ample playing and walking space in front of every house, protected from the dangers of motorized traffic.
2. Re-design all residential streets without ample sidewalks, curbing the actual speed to max 15 km/h.,re-invent and stimulate woonerf-like street layout low budget, new design), and stimulate and facilitate car free housing projects.
3. Fix the standard speed limit in urban areas at max.30 km/hr. Re-design these streets, wherever necessary, to curb speed and enhance crossability.
4. Ensure adequate and safe crossing points and separate bike lanes for all roads with a speed limit of max. 50 km/h or more and, if space is scarce, prioritise bicycle lanes over parking space.
5. Define for each neighbourhood, a minimum street surface for child play, similar to parking standards.
6. Enable children to reach independently all important public places (schools, shops, playgrounds, sports facilities, library, etc.) and make their environment child friendly.
7. Train and test primary school children in practical bicycle and traffic skills.
8. Give in local traffic & transportation plans special attention to the improvement of independent non-motorized mobility of children. Develop a transportation plan for each school, showing safe routes to school by means of walking, biking or public transit, providing sufficient space for parking bicycles.
9. Give special attention to air and noise pollution caused by traffic.
10. Systematically include children and parents in the evaluation of local traffic safety and the development of transportation improvements that support children's independent mobility.

Improvement of the urban quality of life for children will enhance urban liveability for people of all ages:

A city friendly to children is a city friendly to all!

Jan Torenstra and Janneke Zomervrucht,

Jan Torenstra, Wethouder Delft



Janneke Zomervrucht, 3VO



The Delft Manifesto on a Child Friendly Urban Environment

(Accepted on 26th of August as general recommendations)

Considering that a city friendly to children is a city friendly to all;

recognizing that

- in recent decades children worldwide have gradually lost much of their traditional outdoor habitat, especially city streets and public space;
- this loss of children's habitat has been significantly caused by the increase in motorized traffic;
- children's home environment is fundamental for their healthy development;
- the U.N. Convention on the Rights of the Child (CRC) recognizes the right of every child to a standard of living adequate for the child's physical, mental, spiritual, moral and social development; and
- by ratifying the CRC, 192 national governments accepted responsibility for the implementation of this right;

building on the Declaration of London^{*} which states that the fulfilment of the rights of children and young people in regard to their physical and social environment should have a high priority in policy making, planning and participation processes;

the participants of Childstreet2005, coming from 22 countries worldwide, call upon politicians, urban planners, public officials and decision makers everywhere to implement the following recommendations:

1. Guarantee adequate and safe public space for playing, walking and socializing near every child's house, supporting the development of children's potentials, protected from the dangers of motorized traffic.
2. Enable children to reach all important places in their daily environment by themselves by such means as instituting appropriate speed limits, ensuring adequate and safe crossing points of roads, and training and testing children in the safe negotiation of traffic.
3. Systematically include children and parents in the evaluation of local traffic safety and the development of transportation improvements that support children's independent mobility.
4. Design and plan streets as learning environments that are inclusive of the social, economic and cultural diversity of their local community.
5. Distribute the real costs of motorized traffic in equitable ways and use financial and other instruments to support alternative modes of transportation.
6. Evaluate and monitor urban environments for the impacts of air, soil, and noise pollution on children, and ensure compliance with appropriate standards.
7. Encourage providers of child services to facilitate accessibility.

On behalf of the Childstreet2005 participants,

Tjeerd Deelstra
Chair, Conference Steering Committee

Delft, 26 august 2005

^{*} *The Declaration of London was presented on 22 October 2004, at the Second European 'Child in the City' Conference by the Co-ordinating Committee of the European Network for Child-Friendly Cities (ENCFC), to participants from 23 countries in the European Union and elsewhere.*

3.6 Deelnemerslijst Childstreet2005

Family name	First name(s)	Organisation	Country
Aalbers	Kristel	Gemeente Delft	The Netherlands
Abolina	Kristina	Faculty of Geography and Earth Sciences, University of Latvia	Latvia
AL Fadhli	Esam Abdul Wahab Abdullah	C/o. MENA Child Protection Initiative (CPI)	Jemen
Aquarius	Ineke	Stipo Consult / Butterfly Works	The Netherlands
Bach	Boudewijn	Delft University of Technology	The Netherlands
Beard	Linda Anne	Transport 2000	United Kingdom
Bezemer	Henk	Free lance	The Netherlands
Bosch	Niek	Physical Planning Department – City Amsterdam	The Netherlands
Boyd	Donald	Aberdeenshire	Scotland
Boyle	Clionagh	Derry Children's Commission	Northern Ireland
Breider	Arjan	City of Delft	The Netherlands
Burden	Dan	Glatting Jackson, and Walkable Communities	United States of America
Castle	Margaret	Community at Heart	United Kingdom
Cope	Mehan		United States of America
Cox	Lindsey	California Center for Physical Activity, California Department of Health Services	United States of America
De Jong	Taeke	Faculty of Architecture/Urban Planning	The Netherlands
De Marchi	Ben	Taylor Burrell Barnett	Australia
De Wit	André	3VO	The Netherlands
Deelstra	Tjeerd	the International Institute for the Urban Environment	The Netherlands
Dekeyser	Peter	Kind & Samenleving	Belgium
Dol	Michiel	the International Institute for the Urban Environment	The Netherlands
Durr	Paul Anthony	London Play	United Kingdom
ElKousy	AbdelGalil	Alexandria Municipality	Egypt
Emmelkamp	Renske	Gemeente Amsterdam, Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling	The Netherlands
Empson	Lucy	Bristol City Council	United Kingdom
Fynbo	Mette	The Municipality of Odense, Parks and Roads Administration	Denmark
Gill	Tim		United Kingdom
Grashoff	Rik		The Netherlands
Grazia	Marco	MedChild Institute	Italy
Groen	Franciska	Gemeente Delft	The Netherlands
Gutteridge	Susan	Home Zones Scotland Network and Stirling Council	Scotland
Hamid	Gamal	MENA Child Protection Initiative (CPI)	Saudi Arabia
Heller	Marcus	Berlin CARFREE	Germany
Hendriks	Geert	3VO	The Netherlands
Hermans	Willem	Faculty of Architecture/Urban Planning	The Netherlands
Hijne	Nicky	Stadsdeel centrum Amsterdam	The Netherlands
Holmes	Diane Lesley	Ormlie Community Association Ltd	Scotland
Hoogeveen-Breithaupt	Ute	Gemeente Amsterdam - Stadsdeel Slotervaart	The Netherlands
Hubsmith	Deb	Marin County Bicycle Coalition	United States of America
Hulspas	Angelique	Gemeente Delft	The Netherlands
Huttenmoser	Marco	Centre of research and documentation child and environment	Switzerland
Imai	Hiroyuki	People Before Cars	Japan
Iping	Els	Stadsdeel centrum Amsterdam	The Netherlands
Jacinto	Ana	Portugese Road Safety Association	Portugal

Janssens	Isabelle	Belgian Institute For Road Safety	Belgium
Karcher	Markus	Parents as Partners Derry Children's Commission	Northern Ireland
Karsten	Lia	AMIDS/University of Amsterdam	The Netherlands
Keijsper	Bernadette		The Netherlands
Kelly	Susan	Community at Heart	United Kingdom
Kips	Eddie	the International Institute for the Urban Environment	The Netherlands
Kramer	Martijn	the International Institute for the Urban Environment	The Netherlands
Kras	Mark	the International Institute for the Urban Environment	The Netherlands
Kubo	Kenta	University of Tokyo	Japan
Loiseau	Francine	Amarcande	France
Lowe	Charlotte	Ormlie Community Association Ltd	Scotland
Lukács	András	Clean Air Action Group (CAAG, Levegő Munkacsoport)	Hungary
Lurvink	Léon	Gemeente Tiel	The Netherlands
Marshall	Diane Sarah	Craighall Home Zones Group	Scotland
Masad	Fawzi Ibrahim Abdel Rahim	Greater Amman Municipality, C/o. MENA Child Protection Initiative (CPI)	Jordan
Meekes	Yvonne	city of amsterdam	The Netherlands
Morris	Philip	Community at Heart	United Kingdom
Mulder	Karin	Mulder&Meijer	The Netherlands
Oost	Johan	OBB Ingenieursbureau	The Netherlands
Otter	Janet	Gemeente Delft	The Netherlands
Peeters	Bianca	the International Institute for the Urban Environment	The Netherlands
Petersen	Joyce	3VO	The Netherlands
Schepel	Steven	Former leader, Sustainable Safety prog. Min. of Transport	The Netherlands
Schoonderwoerd	Eelco	3VO	The Netherlands
Schouten	Marian	Self employed	The Netherlands
Shaw	Amanda	LuLu Child Care & Family Development	Australia
Simpson	Lorna	Ormlie Community Association Ltd	Scotland
Spapé	Ineke	SOAB consultants	The Netherlands
Tolley	Glenys	London Play	United Kingdom
Torenstra	Jan	Gemeente Delft	The Netherlands
Váhl	Joost	cities of Delft, Gouda, Lelystad, Culemborg	The Netherlands
Van den Bogaard	Josine	Municipal Health Service for Rotterdam area	The Netherlands
Van der Hoeven	Frank	Faculty of Architecture/Urban Planning	The Netherlands
Van der Horst	Etienne	VHD Advies	The Netherlands
Van der Spek	Stefan	Faculty of Architecture/Urban Planning	The Netherlands
Van der Stede	Wouter	Childhood & Society Research Centre	Belgium
Van Dijk	Hester	Gemeente Delft	The Netherlands
Van Duijn	Sara	University of Technology Delft.	The Netherlands
Van Oel	Clarine	TNO, Environment and Health	The Netherlands
Van Vliet	Willem	University of Colorado	United States of America
Veeger	Luc	3VO	The Netherlands
Vermeulen	Willem	AVV	The Netherlands
Weaver	Ellen	Parents as Partners Derry Children's Commission	Northern Ireland
Westdijk	Eddy	CROW	The Netherlands
Yttri	Dag	City of Oslo	Norway
Zomervrucht	Janneke	3VO, (Dutch) Traffic Safety Organisation	The Netherlands

4 KiSS, een meetinstrument voor kindvriendelijkheid van straten

door Eddie Kips en Steven Schepel

4.1 KiSS, ontstaan en ontwikkeling van KiSS1.0

Bij de vormgeving van het programma van de conferentie Childstreet2005 kwam in het najaar 2004 de behoefte naar voren om naast ontwerpactiviteiten ook evaluaties en beoordelingen op kindvriendelijkheid van bestaande straten te kunnen uitvoeren. Er zijn weliswaar goede beschrijvende publicaties over ontwerpen voor kinderen maar een meer kwantitatieve beoordeling, zoals de Fietsbalans van de Fietsersbond (www.fietsersbond.nl) ontbreekt.

Dit leidde tot de indiening van het projectvoorstel KISBA (KInder Straat BALans) bij het stadsgewest Haaglanden om te komen tot een meetinstrument voor kindvriendelijkheid van straten (in de bebouwde kom) en dit meetinstrument op een twintigtal straten in Haaglanden toe te passen. In dit kader werd kindvriendelijk gezien als de mogelijkheden voor kinderen om te spelen, maar ook zich veilig (zelfstandig) te verplaatsen (lopen en fietsen) door de straten van de stad. Eddie Kips maakte een eerste uitwerking van een onderzoeksopzet en nadat Haaglanden het groene licht voor dit project had gegeven, begon in februari het gezamenlijke werk.

Inmiddels was ook uitvoerig commentaar van Ute Hoogeveen-Breithaupt (oud medewerker van Kinderen Voorrang en verkeersambtenaar in Amsterdam) op die eerste opzet binnen. Marian Schouten (deskundige en publicist op het gebied van kinderen en buitenspelen) was op grond van haar expertise gevraagd om haar bijdrage te leveren en zij ontwikkelde op grond van het overleg een volgende opzet. Deze nieuwe opzet werd vervolgens door Janneke Zomervrucht besproken met voormalige medewerkers van de voetgangersvereniging Willem Vermeulen en Geert Hendriks. Steven Schepel en Eddie Kips voerden overleg met Frank Borgman van de Fietsersbond zodat zijn kennis van de Fietsbalans in onze opzet meegenomen kon worden. Op grond van deze reactie ontstond weer een volgende versie van Marian Schouten.

Aanvankelijk waren er verschillende vragenformulieren voor erven, 30km straten en 50km straten, waarbij bijvoorbeeld in erven met name de kwaliteit van spelen werd getoetst en op 50km straten de veiligheid van het zich verplaatsen. Omdat wij in de praktijk constateerden dat formele 50km straten een woonerfachtige rust konden hebben, en er formele woonerven waren waar het veel te druk was om goed op straat te kunnen spelen, werd er afgesproken om één formulier te

ontwikkelen dat te gebruiken zou moeten zijn voor alle straten binnen de bebouwde kom. Vervolgens is nog geprobeerd met een referentiestraat te werken, maar dat bleek geen verbetering.

De eerste testmetingen werden in april in Delft uitgevoerd. Eind april leverde Steven Schepel vervolgens een nieuwe opzet in een Excel spreadsheet, uitgaande van de drie bestaande B-aspecten (bescherming, beleevingswaarde en bewegingsvrijheid). Dit instrument werd toegepast bij een serie metingen in Den Haag. Vervolgens werden op voorstel van Eddie Kips de aspecten befietsbaarheid, beloopbaarheid en bespeelbaarheid aan het instrument toegevoegd in het nieuwe 6*B-instrument.

De uitwerking van befietsbaarheid werd doorgenomen met Delftse leden van de Fietsersbond Menno Tillema en Klaas Pauw en landelijk is weer contact geweest met Frank Borgman. Janneke Zomervrucht voerde overleg met Geert Hendriks over beloopbaarheid en aan Marian Schouten werd gevraagd om zich te buigen over bespeelbaarheid. Eind juni werd het model geconsolideerd. Deze versie werd aangeduid als KiSS1.0 (KInder Straat Scan), instrument om de straat globaal maar systematisch te onderzoeken.

Met name Steven Schepel heeft vervolgens dit instrument toegepast bij straten die ook bij de excursie in het conferentieprogramma gebruikt konden worden. Daarnaast is de Engelse versie gemaakt (Kid Street Scan). Dit voorbeeldmateriaal was tijdens de conferentie beschikbaar voor de deelnemers.

Tijdens de conferentie is het instrument door Steven Schepel toegelicht. De deelnemers die zich voor de evaluatie-excursie in Haaglanden hadden opgegeven hebben in groepjes een aantal metingen zelf kunnen verrichten. De ontwerpgroepen hebben KiSS toegepast op het eigen groepsontwerp. Op de slotdag van de conferentie werden de bevindingen plenair besproken.

(foto: EK)



4.2 KiSS1.0, een meetinstrument voor kindvriendelijkheid van straten

Het nut van dit meetinstrument is drieledig. Allereerst dient KiSS om het belang van kindvriendelijkheid in de afweging met andere beleidsterreinen bij het ontwerpen van straten in beeld te brengen en te ondersteunen. Daarnaast biedt het betrokkenen de mogelijkheid om zwakke punten te vinden in specifieke straten. Tenslotte kan KiSS de discussie over betere omstandigheden en randvoorwaarden voor kinderen buiten op straat stimuleren.

KiSS heeft de potentie om te groeien tot een kwaliteits-indicator en waarde-indicator van woningen in een straat. Veelvuldig wordt kindvriendelijkheid van een straat of buurt in verband gebracht met de aantrekkelijkheid van de woonlocatie.

Deze doeleinden leiden ertoe dat niet is gekozen om de kindvriendelijkheid van straten te meten via enquêtes en interviews. Daarnaast waren er praktische bezwaren tegen deze methoden. Bij een enquête zijn voor een representatief oordeel over een bepaalde straat flinke steekproeven per meetstraat nodig. Daarnaast is er het probleem van het vergelijken van straten. Om de straten onderling te kunnen vergelijken, zouden de steekproeven steeds dezelfde eigenschappen moeten hebben. Kortom, dit lijkt bijna onmogelijk. Dat neemt niet weg dat een aanvullende beoordeling door bewoners, gebruikers en ontwerpers

zeker meerwaarde kan opleveren. Hierbij kan gedacht worden aan heel specifieke informatie over het gedrag van bepaalde personen/groepen die een goed gebruik van de straat verstoren en/of informatie over individuele problemen met de straatinrichting.

Zoals in de vorige paragraaf al geschetst werd, bleek het geen eenvoudige opgave het veelzijdige begrip kindvriendelijkheid met een niet al te ingewikkeld instrument meetbaar te maken. De oorzaak zit met name in de grote veelvormigheid van straten binnen de bebouwde kom. Vanouds kennen we aardige buurten die, ondanks de enorme groei van de automobiliteit, een min of meer veilige en vriendelijke omgeving voor kinderen bieden. Sinds de jaren '70 bestaan er woonerven in allerlei vormen. Daarnaast zijn er sinds de jaren '80 steeds meer 30km straten en -gebieden gekomen. Woonerven bieden in principe andere kwaliteiten voor kinderen dan een 50km straat. Echter, ook een 50km straat kan en moet op zekere aspecten goed scoren qua kindvriendelijkheid. Er gelden in de bebouwde kom voor alle straten immers minimale eisen van veilige bereikbaarheid en bruikbaarheid voor kinderen.

Bij de ontwikkeling van het instrument is geprobeerd de kindvriendelijkheid te vatten in (min of meer) objectieve eigenschappen zoals:

- Hoe ziet de straat en zijn omgeving eruit?
- Hoe gedragen de weggebruikers en de omwonenden zich?
- Welke vormen van gebruik zijn (on)mogelijk?

4.3 De zes aspecten binnen KiSS

In KiSS1.0 is het begrip kindvriendelijkheid van de straat gesplitst in een zestal aspecten. De eerste drie (bescherming, bewegingsvrijheid, belevingswaarde) zijn meer voorwaarden-scheppend, de volgende drie (beloopbaarheid, befietsbaarheid, bespeelbaarheid) richten zich meer op het gebruik door kinderen. Hieronder volgt een nadere introductie van de zes bovengenoemde aspecten:

- **Bescherming** (Protection) is de basis voor zelfstandige buitenactiviteiten van kinderen. Dit omvat zowel sociale veiligheid als verkeersveiligheid. Voor verkeersveiligheid is de snelheid van het gemotoriseerde verkeer een belangrijke factor. Bovendien moet het verkeer, zeker in verblijfsgebieden, rekening houden met kinderen die plotseling opduiken, vaak tussen de geparkeerde auto's door. Voor sociale veiligheid is het van belang dat volwassenen oogcontact kunnen hebben met kinderen die buiten spelen, lopen of fietsen.
- **Bewegingsvrijheid** (Criss-Crossability). De gebruiksmogelijkheden van de straat worden sterk vergroot wanneer kinderen niet opgesloten zijn achter rijen geparkeerde auto's en de straat als geheel gebruikt kan worden.
- **Belevingswaarde** (Enjoyability). Hierbij gaat het om de aantrekkelijkheid van de straat, niet alleen voor kinderen maar voor allen. Een mengeling van kinderen en volwassenen is belangrijk. De aanwezigheid en activiteit van volwassenen is voor de kinderen van belang om de uitdagende wereld van de volwassenen te verkennen en zo hun territorium geleidelijk aan uit te breiden. Daarbij letten volwassenen op de veiligheid van kinderen. Bovendien geven spelende kinderen ook voor volwassenen extra belevingswaarde aan een straat.



(foto's: SS)



- **Beloopbaarheid** (Walkability) indicatoren zijn hier ruimte voor de voetganger en goede mogelijkheden om de straat over te steken, dit uitgaande van de mogelijkheden van achtjarigen.



(foto's: SS)

- **Befietsbaarheid** (Cyclability). Bij een niet te hoge snelheid (maximaal 30 km/h) van het andere verkeer kan de tienjarige fietser zich hierin redelijk mengen. Als de snelheid te hoog is, is een aparte baan voor de fietser gewenst. Daarnaast zijn er voor kinderen van circa 6 jaar gebieden nodig om te leren fietsen. De Fietzersbond heeft hiervoor de term fietservaringsgebied gekozen. Dit kan sporen met erfachtige situaties waar gemotoriseerd verkeer te gast is.



(foto: EK)

- **Bespeelbaarheid** (Playability). Hier gaat het niet zozeer om de aanwezigheid van speelobjecten, maar vooral om voldoende ruimte voor allerlei activiteiten, in de straat of in de directe nabijheid van de woning. Verder is het van belang dat die ruimte voor de beoogde leeftijd groep veilig bereikbaar is.



Elk aspect of dimensie van het begrip kindvriendelijkheid van de straat is meetbaar gemaakt door de vaststelling van een aantal indicatoren. Voor iedere indicator kunnen punten gescoord worden d.m.v. concrete en zo objectief mogelijk meetbare vragen op het formulier. Voor elk aspect zijn maximaal 100 punten beschikbaar, wat overkomt met een 'rapportcijfer' 10.

Bij de ontwikkeling van het meetinstrument werd duidelijk dat het onvermijdelijk is dat de aspecten en de indicatoren onderling samenhangen. Op zich zijn er argumenten die pleiten voor een zo groot mogelijke onafhankelijkheid waarbij een indicator zich richt op de unieke kern van het aspect. Dat zou de helderheid van de resultaten ten goede komen. Maar als we de gebruiksmogelijkheden en het feitelijke gedrag in de woonomgeving bekijken, dan lijkt dat onmogelijk. De woonomgeving functioneert als een organisme, een systeem waarin 'alles met alles samenhangt'. Zo is het feitelijke snelheidsgedrag van automobilisten een resultante, niet alleen van verkeersvoorschriften en verkeersborden, maar ook van de verwachtingen over het gedrag van andere automobilisten en overige weggebruikers. Het feitelijke gedrag van de overige weggebruikers is weer voor een belangrijk deel afhankelijk van de verwachtingen over het gedrag van de automobilisten. Het gewenste gedrag zou uitgangspunt moeten zijn bij de vormgeving van het straatbeeld, de inrichting van de straat en

zijn omgeving. Terwijl andersom de indruk van het straatbeeld grote invloed heeft op het feitelijke gedrag van de weggebruikers.

Er zullen weinig kinderen op straat spelen of zelfstandig lopen als de indruk bestaat dat het met de bescherming slecht gesteld is. Aan de andere kant zullen gemotoriseerde bestuurders zich minder voorzichtig gedragen wanneer ze niet verwachten kinderen tegen te komen. De 'kip' en het 'ei' wisselen dus voortdurend van rol. Een grote mate van onderlinge afhankelijkheid is daarom onvermijdelijk en sommige indicatoren (met name de feitelijke snelheid) komen bij verschillende aspecten terug.

In de volgende paragrafen is een ingevuld formulier opgenomen met aan het einde de samenvatting van de scores. Hieronder een overzicht (plek: score) van de zwaarst wegende onderdelen bij de zes aspecten van het begrip kindvriendelijkheid van de straat.

- Bescherming: de sociale veiligheid (a: 40), de verkeersveiligheid (b: 60)
- Beloopbaarheid (uitgaande van 8 jarigen): het oversteken (c: 60), de loopruimte (d: 40)
- Befietsbaarheid (uitgaande van 10 jarigen): een kopie van oversteken (e1: 60), de resterende punten (e2 t/m e5) hangen samen met snelheid en menging.
- Bewegingsvrijheid: diverse elementen die kris-kras gebruik van de volle breedte van de straat in de weg (kunnen) staan
- Belevingswaarde: inrichting (g1: 40), openbaar groen (g2: 20), privé-elementen zowel op eigen terrein (g3: 20), als op openbare grond (g4: 20)
- Bespeelbaarheid: naast schone straat (h3: 20), de ruimte voor allerlei activiteiten, zowel binnen de eigen straat (h1 en h2: 50) als in de buurt (h4 en h5: 30)

4.4 Een KiSS van de Van Heemstrastraat

Op de volgende bladzijden is het KiSS formulier van de Van Heemstrastraat in Delft opgenomen. Het is een vrij gewone, niet onaantrekkelijke woonstraat die op het moment van meting formeel een 50km straat was, maar die waarschijnlijk spoedig wordt veranderd in een 30km straat. Wat betreft verkeersdruk zou de straat ook heel goed als woonerf kunnen worden ingericht. Illustratief zijn de foto's van spelende kinderen midden op straat, een bijna ouderwets straatbeeld.

Voor rijverkeer en het parkeren gelden verder nog een aantal specifieke regels, aangeduid door verkeersborden

- ma t/m zo 19-9 uur parkeren half op het trottoir toegestaan
- Informatie over vergunningparkeren
- Eenrichtingverkeer met uitzondering van fietsers



(foto's: EK)

Speelplekken

Aan de westkant van de straat bevindt zich een groot zonnig trottoir met speelse versieringen op de tegels, aan de oostkant is een vergelijkbare speelplek die juist niet in de zon ligt. Ook bevindt zich aan de westkant van de straat een omhekt en niet toegankelijk plantsoentje met in het midden een zonnwijzer.

Zicht op de straat en belevingswaarde

Veel huizen aan de zonnige kant hebben in de voortuin een bankje, aan de andere kant zijn aan de voorkant door bewoners fietsenbergingen gemaakt.

In de oostelijke richting biedt de straat een leuke blik op de molen "de Roos".

Stoepparkeren

In de Van Heemstrastraat wordt gedurende de avond en de nacht de loopruimte en de rijruimte aan een kant kleiner. In overleg met de bewoners is gekozen voor het toestaan van parkeren half op het trottoir, half op de rijbaan als oplossing voor de parkeerdruk. Deze oplossing wordt ook elders in de omgeving toegepast. Dubbel ruimtegebruik kan een goed idee zijn, maar men moet oog hebben voor een aantal nadelen. Het gevolg van deze regeling is dat de auto's bijna geheel op de stoep staan en dat de vrije loopruimte minimaal wordt. De regeling kan er bovendien toe leiden dat ook op andere tijdstippen auto's half op de stoep staan. Op zomeravonden is de straat als speelplek voor kinderen minder aantrekkelijk geworden.



gemeente, straatnaam	Delft, Van Heemstrastraat
van - tot	
meting: datum, uitgevoerd door	juli 05, SS

samenvatting in rapportcijfers :	o Bescherming	6,1
	o Beloopbaarheid	9,4
	o Befietsbaarheid	10,0
	o Bewegingsvrijheid	4,6
	o Belevingswaarde	4,5
	o Bespeelbaarheid	5,5

KiSS Kind Straat Scan versie 1.0

Hoe kindvriendelijk is deze straat?

doel

Deze vragenlijst is een hulpmiddel ter beoordeling 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, beleidsmakers en ontwerpers te helpen om gebreken op te sporen;
- * discussie uit te lokken over de wijze waarop kindvriendelijkheid tot stand gebracht kan worden.

samenhang

In deze vragenlijst is kindvriendelijkheid verdeeld in de bovengenoemde 6 aspecten. Deze aspecten kunnen echter niet los van elkaar gezien worden. Beloopbaarheid en Bespeelbaarheid wordt mede bepaald door Bescherming, Bewegingsvrijheid en Belevingswaarde. Terwijl Beloopbaarheid en Befietsbaarheid, elk voor zich, volledig afhankelijk zijn van Bescherming.

score

De score per aspect bedraagt max. 100. Dat maakt het makkelijker om de resultaten als rapportcijfers weer te geven. Die cijfers verschijnen vanzelf bovenaan deze pagina indien u Microsoft Excel gebruikt bij het invullen van de vragenlijst.

onderzoek per straatgedeelte

Onderzoek een straatgedeelte van max. 100 m lengte. Vermeld bovenaan iedere pagina. 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. Zeker wanneer een flink verschil bestaat tussen de kindvriendelijkheid van de woonomgeving aan de ene zijde en die aan de andere zijde.

interpolatie

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

rekening houden met verschillen in inrichting

Is de straat niet over de gehele lengte op dezelfde manier ingericht, beoordeel dan ieder onderdeel afzonderlijk. En vermenigvuldig de score met het percentage van de straatlengte (danwel 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 $60\% \cdot 5 + 40\% \cdot 10 = 3 + 4 = 7$.

Ontwikkeling en toepassing van KiSS

KiSS is, in het kader van de internationale Child-street2005 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.

Toepassing van dit hulpmiddel is toegestaan, mits onder vermelding van:

'Beoordeling met behulp van KiSS (Kinder Straat Scan), versie 1.0'

(foto: EK)



gemeente, straatnaam	Delft, Van Heemstrastraat
van - tot	0



BESCHERMING

SOCIALE VEILIGHEID

a.1	informeel toezicht door volwassenen			
a.1.1	direct zicht op de straat vanuit woonkamers/keukens			
	Er is weinig zicht (b.v. omdat de aangrenzende gevels gesloten zijn, of omdat het uitzicht geblokkeerd wordt door schuttingen o.i.d.)	0		
	Er is veel zicht	10	max. 10	10
a.1.2	aantal passerende voetgangers en fietsers			
	Er passeren minder dan 10 voetgangers en fietsers binnen 10 minuten	0		
	Er passeren meer dan 10 voetgangers en fietsers binnen 10 minuten	10	max. 10	0
a.1.3	zitplekken voor volwassenen			
	Er is geen zitplek (bankje, brede rand o.i.d.) aanwezig	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 (max. 5 m) en vooral op de zijanten van de straat gericht	5	max. 5	5
a.3	onderhoud van de woonomgeving			
	Goed onderhoud vergroot het gevoel van veiligheid			
a.3.1	bestrating en openbaar groen			
	Het onderhoud is matig (indruk)	0		
	Het onderhoud is goed (indruk)	5	max. 5	3
a.3.2	bebouwing en evt. privé groen			
	Het onderhoud is matig (indruk)	0		
	Het onderhoud is goed (indruk)	5	max. 5	5
totaal Sociale Veiligheid			max. 40	26



(foto: EK)

gemeente, straatnaam	Delft, Van Heemstrastraat
van - tot	0

VERKEERSVEILIGHEID

b.1	feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen (schatting)			
	<i>Lage snelheid verkleint de kans op een ongeval met ernstige afloop. Niet alleen is er meer tijd om uit te wijken. Ook wordt tijdens de reactietijd en tijdens het remmen minder afstand afgelegd. Het voertuig komt dus veel eerder tot stilstand. Bovendien betekent het dat, wanneer het toch nog fout gaat, de klap minder hard aankomt.</i>			
	Meer dan 30 km/uur	0		
	15 - 30 km/uur	20		
	Minder dan 15 km/uur	30	max. 30	20
b.2	blikveld van de passerende automobilist			
	<i>De verkeersdeelnemers in een kindvriendelijke straat moeten erop voorbereid zijn dat er overal, plotseling, iemand te voorschijn kan komen.</i>			
	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.3	opvallende markering van plaatsen waar voetgangers plegen op te duiken			
	Inrichtingselementen vestigen extra aandacht op voet/fietspaden, achterpaden, speel- plaatsen en entree's van gebouwen		max. 10	5
b.4	opvallende markering van de overgang naar ander type straat			
	<i>Om duidelijk te maken welk gedrag waar verwacht wordt moeten overgangen opvallend gemarkeerd worden.</i>			
	Inrichtingselementen vestigen extra aandacht bij iedere overgang naar een ander type straat. Er is een soort 'poort'		max. 5	5
b.5	zichtbaarheid, over en weer			
	<i>Obstakels, als afvalbakken, glasbakken, uitstallingen, geparkeerde auto's en hoge beplanting, kunnen het zicht over en weer tussen automobilisten en kinderen belemmeren.</i>			
	Er zijn obstakels die het zicht belemmeren	0		
	Er zijn geen obstakels die het zicht belemmeren	5	max. 5	2
	 totaal Verkeersveiligheid		max. 60	35
	TOTAAL BESCHERMING		max. 100	61

(foto: DB)



(foto: EK)

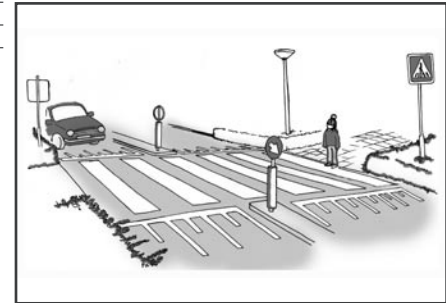


gemeente, straatnaam	Delft, Van Heemstrastraat
van - tot	0

BELOOPBAARHEID (uitgaande van de mogelijkheden van een doorsnee 8-jarige)

OVERSTEKEN NAAR DE ANDERE ZIJDE VAN DEZE STRAAT

c.1	aantal passerende voertuigen			
	<i>Oversteken is geen (groot) probleem wanneer de verkeersintensiteit laag blijft en de feitelijke snelheid (volgens vraag b1) beperkt is.</i>			
	Meer dan 40 auto's en (brom)fietsen per 10 minuten	0		
	20 - 40 auto's en (brom)fietsen per 10 minuten	10		
	Minder dan 20 auto's en (brom)fietsen per 10 minuten	20	max. 20	20
c.2	feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen (volgens vraag b.1)			
	Meer dan 30 km/uur (Ga in dat geval verder met vraag c.3)	0		
	Minder dan 30 km/uur (Ga in dat geval verder met vraag d.1)	40		40
c.3	meer dan 30 km/uur (volgens vraag b.1)			
	eigenschappen van fiets/voet oversteekplaatsen			
	<i>Onderzoek het oversteken bij iedere zijstraat en ieder voet/fietspad. Indien de oversteekplaatsen niet allemaal gelijk zijn, geef dan een score per oversteekplaats naar mate van het aantal oversteekplaatsen (b.v. 50%, 0 en 25%, 3 en 25%, 5 = 2)</i>			
c.3.1	markering en verlichting van oversteekvoorzieningen		max. 5	
c.3.2	oversteekvoorziening op een plateau		max. 10	
c.3.3	<i>zichtbaarheid over en weer (tussen kinderen die willen oversteken en automobilisten) B.v. door onderbreking van het parkeren en uitstulping van de autovrije strook/trottoir.</i>			
	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.3.4	<i>overzichtelijkheid van de verkeerssituatie voor kinderen die willen oversteken Oversteken wordt een stuk gemakkelijker wanneer kinderen slechts met verkeer uit één richting te maken hebben (éénrichtingverkeer, of een rustpunt tussen verkeer in de ene richting en verkeer in de andere richting)</i>			
	Tweerichtingsverkeer, géén rustpunt	0		
	Tweerichtingsverkeer, maar met rustpunt	5		
	Eénrichtingsverkeer	5	max. 5	
c.3.5	<i>afstand die in één keer moet worden overgestoken Tot overzijde, of tot evt. rustpunt.</i>			
	Meer dan 5,00 m (2 rijstroken)	0		
	3,50 - 5,00 m	5		
	Minder dan 3,50 m	10	max. 10	
c.3.6	<i>evt. verkeerslichten</i>			
	Er zijn verkeerslichten, maar de max. wachttijd is > 60 sec.	0		
	Er zijn verkeerslichten en de max. wachttijd is < 40 sec.	2		
	Verkeerslichten zijn niet nodig	5	max. 5	
	totaal Oversteken		max 60	60



(foto's: SS)



gemeente, straatnaam	Delft, Van Heemstrastraat
van - tot	0

LOOPRUIMTE

d.1 fietsparkeervoorziening buiten de loopruimte			
<i>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 ter hoogte van het zadel een slot te bevestigen.</i>			
Er zijn voldoende goede fietsparkeerplekken	10	max. 10	10

d.2 feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen (volgens vraag b.1)			
<i>Er bestaat behoefte aan aparte autovrije stroken/trottoirs wanneer de feitelijke snelheid hoger is dan 15 km/uur</i>			
Meer dan 15 km/uur	Ga verder met vraag d.4.	-	
Minder dan 15 km/uur	Ga naar volgende vraag	-	

d.3 minder dan 15km/uur (volgens vraag b.1)			
<i>herkenbaarheid als (woon)erf o.i.d.</i>			
<i>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.</i>			
Minder dan 15 km/uur, maar niet duidelijk herkenbaar als erf o.i.d	20		
Minder dan 15 km/uur en duidelijk herkenbaar als erf o.i.d.	30	max. 30	
Ga hierna verder met vraag e.1			

d.4 meer dan 15 km/uur (volgens vraag b.1)			
<i>evt. autovrije stroken/trottoirs</i>			
<i>I.v.m. rolstoelen en kinderwagens, wordt uitgegaan van 1,00 m. als minimum. De beschikbare breedte is exclusief aanwezige obstakels als bomen, paaltjes, lichtmasten, afvalbakken, vuilcontainers, reclame, uitstallingen, beplanting, zitgelegenheid, geparkeerde voertuigen e.d. Indien de straat niet over de volle lengte gelijk is ingericht, geef dan een score per straatgedeelte evenredig aan de lengte (b.v. 20%. 0 en 50%. 10 en 30%. 20 = 11)</i>			
d.4.1	beloopbare breedte autovrije strook/trottoir aan de aantrekkelijkste zijde van de straat. In Noord Europa is de zonzijde meestal de aantrekkelijkste zijde.		
	Niet over de volle lengte min. 1.00	-	
	1,00 m	0	
	2,00 m	9	
	3,00 m. of meer	18	max. 18
			15
d.4.2	beloopbare breedte autovrije strook/trottoir aan de andere zijde van de straat		
	Niet over de volle lengte min. 1.00 m	-	
	1,00 m	0	
	2,00 m	6	
	3,00 m of meer	12	max. 12
			9

totaal Loopruimte	max. 40	34
-------------------	---------	----

totaal BELOOPBAARHEID	max. 100	94
------------------------------	----------	----

Vermeld in dit verband ook altijd		
totaal BESCHERMING	max. 100	61

(foto: EK)



(foto: SS)



(foto: SS)



e.4	fietsen op fietspad of fietsstrook			
	<i>Indien de straat niet over de volle lengte gelijk is ingericht, geef dan een score per straatgedeelte evenredig aan de lengte (b.v. 20%. 0 en 50%. 10 en 30%. 20 = 11)</i>			
e.4.1	breedte van fietspad of fietsstrook			
	Minder dan 1,50 m	Ga in dat geval verder met vraag f.1		
	Meer dan 1,50 m	Ga verder met de volgende vraag		
e.4.2	Hinder/gevaar door fout parkeren op fietspad/fietsstrook			
	<i>Fout parkeren op fietsvoorzieningen levert vooral voor kinderen veel problemen op. Het dwingt ze om toch, onverwachts, in te voegen in het autoverkeer.</i>			
	Fout parkeren	Ga in dat geval verder met vraag f.1		
		Zo niet ga verder met de volgende vraag		
e.4.3	afscheiding tussen rijbaan en fietspad/fietsstrook			
	Fietsstroken (verfstreep)	5		
	Fietspaden met afscheiding smaller dan een autoportier	15		
	Fietspaden met afscheiding ter breedte van een autoportier	25	max. 25	<input type="text"/>
e.4.4	zichtbaarheid			
	<i>Staat er een rij geparkeerde auto's tussen de rijbaan en het fietspad, dan bestaat het gevaar dat automobilisten en fietsers elkaar uit het oog verliezen, terwijl ze elkaar bij een volgende kruising misschien weer tegenkomen.</i>			
	Rij geparkeerde auto's tussen rijbaan en fietspad/fietsstrook	0		
	Geen rij geparkeerde auto's tussen rijbaan en fietspad/fietsstrook	10	max. 10	<input type="text"/>
e.4.5	fietspad/fietsstrook op plateau ter plaatse van zijstraat			
	<i>Er is minder risico op ernstige conflicten fiets-auto wanneer de aansluiting op zijstraten is uitgevoerd als een doorlopend fietspad/voetpad op een verhoogd plateau.</i>			
	Geen verhoogd plateau	0		
	Wel verhoogd plateau	5	max. 5	<input type="text"/>
TOTAAL BEFIETSBAARHEID			max. 100	100
Vermeld in dit verband ook altijd				
totaal BESCHERMING			max. 100	61



(foto's: EK)



gemeente, straatnaam	Delft, Van Heemstrastraat
van - tot	0



BEWEGINGSVRIJHEID

f.1	aantal passerende auto's en bromfietsen			
	<i>Lage verkeersintensiteit vergroot de mogelijkheden om de volle breedte te gebruiken</i>			
	Meer dan 20 voertuigen in 10 minuten	Ga in dat geval verder met vraag f.4	0	
	11-20 voertuigen in 10 minuten	Ga verder met de volgende vraag	10	
	0 - 10 voertuigen in 10 minuten	Ga verder met de volgende vraag	20	max. 20

20

f.2	mogelijkheden tot beperking van rijden/parkeren op bepaalde tijden			
	<i>b.v. een rijverbod en/of een parkeerverbod op een bepaald punt wanneer kinderen van/ naar school gaan, of op vrije dagen.</i>			
				max. 5
				0

max. 5

0

f.3	parkeren (auto's en fietsen) in de openbare ruimte			
	<i>Het parkeren van voertuigen kan erg veel hinder en gevaar meebrengen, b.v. auto's en fietsen die het zicht op spelende kinderen belemmeren, die in de weg staan bij het oversteken, of die de beleving van het straatbeeld verstoren. Een gebrek aan parkeerdiscipline en onvoldoende parkeertoezicht kan een goede parkeerordening geheel verstoren.</i>			
	Veel fout geparkeerde auto's		0	
	Veel hinder/gevaar		0	
	Weinig hinder/gevaar		20	max. 20

max. 20

8

f.4	feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen (volgens vraag b.1)			
	<i>Lage snelheid bevordert niet alleen de verkeersveiligheid, maar vergroot ook de mogelijkheden om de gehele straat te gebruiken</i>			
	Meer dan 30 km/uur	Ga in dat geval verder met vraag g.1		
	Minder dan 30 km/uur	Ga in dat geval verder met vraag f.5	10	10

10

f.5	minder dan 30 km/uur (volgens vraag b.1.			
f.5.1	<i>herkenbaarheid als (woon)erf o.i.d.</i>			
	<i>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</i>			
	Meer dan 15 km/uur		0	
	Minder dan 15 km/uur, maar niet duidelijk herkenbaar als erf o.i.d.		10	
	Minder dan 15 km/uur en duidelijk herkenbaar als erf o.i.d.		20	max. 20
f.5.2	<i>barrières die het midden van de straat ongeschikt maken om te lopen/spelen</i>			
	<i>Het midden van de straat (waar gereden wordt) kan ook geschikt zijn om te lopen/spelen, maar alleen als de snelheid beperkt is én de verkeersintensiteit laag blijft. Bovendien moeten er niet teveel barrières zijn in de vorm van een dijk van geparkeerde auto's/fietsen, waardoor het midden van de straat een soort 'autogoot' wordt.</i>			
	<i>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%. 0 en 50%. 10 en 30%. 20 = 11)</i>			
	Barrières aan beide zijden van de straat		0	
	Een barrière aan één zijde van de straat		15	
	Geen barrières		25	max. 25

max. 25

8

totaal BEWEGINGSVRIJHEID

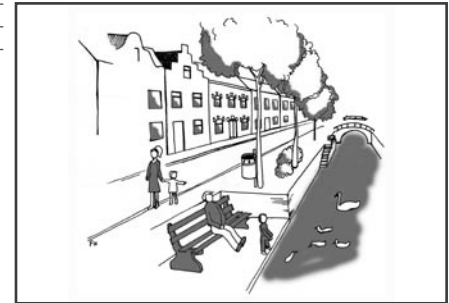
max. 100

46

(foto's: EK)



gemeente, straatnaam	Delft, Van Heemstrastraat
van - tot	0



BELEVINGSWAARDE

g.1	inrichting van de woonomgeving
	<i>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</i>
g.1.1	onderverdeling
	De straat is ingedeeld in een reeks verschillende ruimtes, ieder met een eigen karakter
g.1.2	aantrekkelijke inrichting
	De indeling (parkeren, groen, straatmeubilair) maakt de straat extra aantrekkelijk als woonomgeving en geschikt voor allerlei sociale activiteiten
g.1.3	voorportaal
	De inrichting vestigt extra aandacht op entree's, bijzondere gebouwen, parken, kunst, monumenten e.d.
g.1.4	stadsgezicht/vergezicht
	De inrichting wijst op een bijzonder stadsgezicht/vergezicht

max. 15	8
---------	---

max. 15	7
---------	---

max. 5	0
--------	---

max. 5	5
--------	---

g.2	openbaar groen
	Bomen, heesters

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 of bij parkeerplaatsen.

max. 20	15
---------	----

g.4	(semi)privé elementen op openbaar terrein
	<i>Aanwonenden en betrokkenen kunnen een eigen accent geven aan het straatbeeld en bijdragen aan de gebruiksmogelijkheden.</i>
	Gevelgroen, speelelementen, zitgelegenheid, of zelfs een terrasje

max. 20	5
---------	---

TOTAAL BELEVINGSWAARDE

max. 100	45
----------	----

(foto's: SS)



(foto: EK)



gemeente, straatnaam	Delft, Van Heemstrastraat
van - tot	0

BESPEELBAARHEID

h.1	breedte van autovrije stroken/trottoirs aan de zonzijde van de straat	
	<i>Autovrije stroken/trottoirs zijn extra aantrekkelijk wanneer ze breed zijn en aan de zonzijde liggen.</i>	
	Indien de straat niet over de volle lengte gelijk is ingericht, geef dan een score per straatgedeelte naar mate van de lengte (b.v. 30%. 0 en 20%.5 en 50%.10 = 6)	
	breedte 2,00 m, of minder	0
	breedte 3,00 m	5
	breedte 4,00 m, of meer	10

max. 10	3
---------	---

h.2	mogelijkheden voor allerlei activiteiten in dit straatgedeelte (max 100 m):	
h.2.1	ontmoetingsplek om te zitten en te spelen	
h.2.2	rustig spel, zoals zitten (bankje, randen, blokken), knikkeren ('open' bestrating), met autootjes/poppen spelen (semi-privé plek dichtbij huis), balanceren en klimmen (niveaunderschillen, muurtjes, blokken, hekjes en paaltjes), tekenen met krijt hinkelen/springen (ruimte, diversiteit in bestrating), samentouwjespringen (min. 4,50x4,50 m. en mogelijkheid om touw te bevestigen) en hutbouwen (ruimte en mogelijkheid lappen te bevestigen)	
h.2.3	stoepranden' (rustige straatgedeelte aan beide zijden vrij van parkeren/obstakels) en ballen (ruimte)	
h.2.4	verstoppertje (rustige straat met diverse hoekjes, muurtjes, heesters, tikkertje (rustige straat met ruimte om vrij te rennen)	
h.2.5	steppen/skaten (autovrije strook/trottoir met vlakke bestrating), skateboarden (rustige straat, asfalt), leren fietsen (rustige straat rondom huizenblok)	
h.2.6		

max. 10	10
---------	----

max. 10	10
---------	----

max. 5	3
--------	---

max. 5	0
--------	---

max. 5	5
--------	---

max. 5	0
--------	---

h.3	straatvuil	
	Hondenpoep en andere vervuiling kan de straat, tijdelijk, volstrekt onbruikbaar maken voor spel.	
	Veel straatvuil	0
	Geen straatvuil	20

max. 20	20
---------	----

h.4	veilig bereikbaar en binnen 100 m loopafstand:	
	o kleuterspeelplaats (bankje en speeltoestellen)	

max. 10	4
---------	---

h.5	veilig bereikbaar en binnen 300 m loopafstand:	
	o ruimte voor balspel (ca 20x40 m),	
	o groen waar kinderen mogen spelen (park/openbare binnentuin),	
	o speelplek voor kinderen vanaf 6 jaar (speeltoestellen, bankjes)	

max. 20	0
---------	---

totaal BESPEELBAARHEID

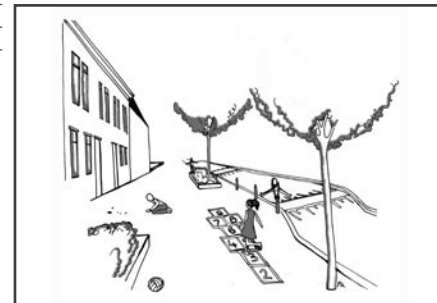
max 100	55
---------	----

vermeld in dit verband ook altijd
totaal BESCHERMING,
totaal BEWEGINGSVRIJHEID en
totaal BELEVINGSWAARDE

max. 100	61
----------	----

max. 100	46
----------	----

max. 100	45
----------	----



(foto's: SS)



gemeente, straatnaam	Delft, Van Heemstrastraat
van - tot	0

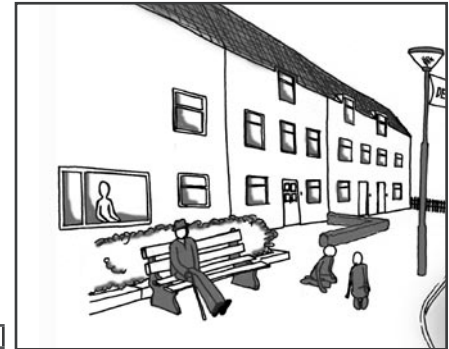
KISS Kind Straat Scan 1.0 uitkomsten beknopt

BESCHERMING

Sociale veiligheid

a.1	informeel toezicht door volwassenen
a.1.1	direct zicht op de straat vanuit woonkamers/keukens
a.1.2	aantal passerende voetgangers en fietsers
a.1.3	zitplekken voor volwassenen
a.2	straatverlichting die voetgangers duidelijk zichtbaar maakt
a.3	onderhoud van de woonomgeving
a.3.1	bestrating en openbaar groen
a.3.2	bebouwing en evt. privé groen
<i>Verkeersveiligheid</i>	
b.1	feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen
b.2	blikveld van de passerende automobilist
b.3	opvallende markering van plaatsen waar voetgangers plegen op te duiken
b.4	opvallende markering van de overgang naar ander type straat
b.5	zichtbaarheid, over en weer
Bescherming totaal	

max. 10	10
max. 10	0
max. 5	3
max. 5	5
max. 5	3
max. 5	5
max. 30	20
max. 10	3
max. 10	5
max. 5	5
max. 5	2
max. 100	61

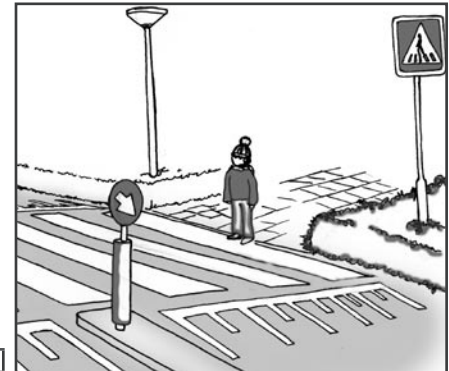


BELOOPBAARHEID

Oversteken

c.1	aantal passerende voertuigen
c.2	minder dan 30 (volgens vraag b.1)
c.3	indien meer dan 30 km/uur (volgens vraag b.1)
c.3.1	markering en verlichting van oversteekvoorzieningen
c.3.2	oversteekvoorziening op een plateau
c.3.3	zichtbaarheid over en weer (tussen kinderen en naderende automobilisten)
c.3.4	overzichtelijkheid van de verkeerssituatie voor kinderen
c.3.5	afstand die in één keer moet worden overgestoken
c.3.6	evt. verkeerslichten
<i>Loopruimte</i>	
d.1	fietsparkeervoorziening buiten de loopruimte
d.3	minder dan 15 km/uur (volgens vraag b.1), herkenbaarheid als (woon)erf o.i.d.
d.4	indien meer dan 15 km/uur (volgens vraag b.1)
d.4.1	beloopbare breedte autovrije strook/trottoir aan de aantrekkelijkste zijde
d.4.2	beloopbare breedte autovrije strook/trottoir aan de andere zijde
Beloopbaarheid totaal	

max. 20	20
max. 40	40
max. 5	0
max. 10	0
max. 5	0
max. 5	0
max. 10	0
max. 5	0
max. 10	10
max. 30	0
max. 18	15
max. 12	9
max. 100	94



BEFIETSBAAARHEID

e.1	oversteken naar de andere zijde van deze straat (uitkomst vraag c.1 t/m c.3)
e.3	indien op de rijbaan minder dan 30 (volgens vraag b.1)
e.4	indien fietsen op fietspad of fietsstrook
e.4.1	breedte van fietspad of fietsstrook
e.4.2	hinder/gevaar door fout parkeren op fietspad/fietsstrook
e.4.3	afscheiding tussen rijbaan en fietspad/fietsstrook
e.4.4	zichtbaarheid
e.4.5	fietspad/fietsstrook op plateau ter plaatse van zijstraat
Befietsbaarheid totaal	

max. 60	60
max. 40	40
max. 25	0
max. 10	0
max. 5	0
max. 100	100



BEWEGINGSVRIJHEID

f.1	aantal passerende auto's en bromfietsen
f.2	mogelijkheden tot beperking van rijden/parkeren op bepaalde tijden
f.3	parkeren (auto's en fietsen) in de openbare ruimte
f.4	minder dan 30 (volgens vraag b.1)
f.5	indien minder dan 30 km/uur (volgens vraag b.1)
f.5.1	minder dan 15 (volgens vraag b.1), herkenbaarheid als (woon)erf o.i.d.
f.5.2	barrières die het midden van de straat ongeschikt maken om te lopen/spelen
Bewegingsvrijheid totaal	

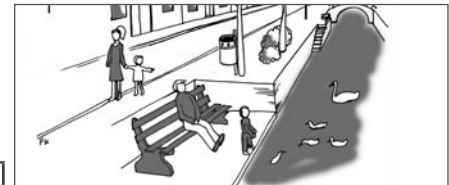
max. 20	20
max. 5	0
max. 20	8
max. 10	10
max. 20	0
max. 25	8
max. 100	46



BELEVINGSWAARDE

g.1	inrichting van de woonomgeving
g.1.1	onderverdeling
g.1.2	aantrekkelijke inrichting
g.1.3	voortaal
g.1.4	stadsgezicht/vergezicht
g.2	openbaar groen
g.3	privé elementen op privé terrein
g.4	(semi)privé elementen op openbaar terrein
Belevingswaarde totaal	

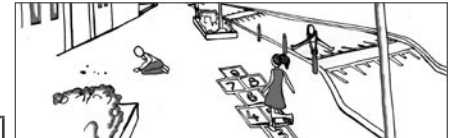
max. 15	8
max. 15	7
max. 5	0
max. 5	5
max. 20	5
max. 20	15
max. 20	5
max. 100	45



BESPEELBAARHEID

h.1	breedte van autovrije stroken/trottoirs aan de zonzijde van de straat
h.2	mogelijkheden voor allerlei activiteiten in dit straatgedeelte (max 100 m):
h.3	straatvuil
h.4	veilig bereikbare voorzieningen binnen 100 m loopafstand:
h.5	veilig bereikbare voorzieningen binnen 300 m loopafstand:
Bespeelbaarheid totaal	

max. 10	3
max. 40	28
max. 20	20
max. 10	4
max. 20	0
max. 100	55



4.5 Inleiding op de meetresultaten

Bij de keuze van de te meten straten hebben een aantal overwegingen een rol gespeeld.

Wij hebben gestreefd naar een goede spreiding over de bouwperiodes en gekozen voor drie periodes die ongeveer even belangrijk zijn, namelijk A vooroorlogs (<1945), B een tussenperiode (1945-1990) en C recent (>1990). Daarnaast wilden wij de drie formele categorieën woonerf, max30 en max50 terugvinden in het onderzoek en ook wilden we een geografische spreiding. Tenslotte zijn ook straten geselecteerd die voor de excursie tijdens de conferentie 'Childstreet2005' interessant konden zijn. In de tabel hieronder is de verdeling weergegeven.

	Erf	Max30	Max50	Totaal
A: <1945	2	2	8	12
B: 1945-1990	1	3	1	5
C: >1990	5	3	0	8
<i>Totaal</i>	8	8	9	25

Achteraf blijkt de verdeling niet optimaal. Straten met naoorlogse huizen (1945-1990) zijn ondervertegenwoordigd en nieuwe max50 wegen ontbreken. Verder dient opgemerkt te worden dat deze verhoudingen niet representatief zijn voor alle woonstraten binnen de bebouwde kom in Haaglanden.

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de formele categorie en de vastgestelde feitelijke snelheden bij onze teststraten. Het overzicht per straat is opgenomen in de volgende paragraaf.

	<15	15-30	>30	Totaal
Erf	7	1	0	8
Max30	1	5	2	8
Max50	0	3	6	9
<i>Totaal</i>	8	9	8	25

Het veldwerk is gestart in februari, maar de vroege metingen in februari, maart en april waren gericht op het verbeteren van het model en waren niet herbruikbaar. De in mei gemeten straten zijn door Kips omgezet naar de uiteindelijke structuur.

In juni werd het model geconsolideerd en daarna zijn zeven straten gemeten. In juli zijn nog tien straten door Schepel gemeten. Tenslotte zijn in oktober tijdens een personeelsexcursie van IIUE nog een drietal straten gemeten. Hierbij is een van de straten tegelijkertijd door twee groepen gemeten.

4.6 De meetpraktijk

Op grond van onze ervaringen bij het gebruik van KiSS hebben we geconstateerd dat bij enige ervaring een uur ruim voldoende is om een straat goed te meten. Wel is het gewenst dat de onderzoeker zicht heeft op de rol van Excel bij de verwerking van de resultaten op het papieren formulier.

(foto: EK)

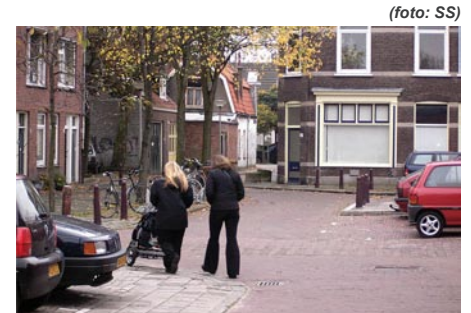


4.7 Overzicht van de straten

			bord	praktijk	U1, U2, U3		ontsluiting richting CD
			dejure	defacto	SJEM	dat?	straatnaam (als filenaam)
1	D-Heim	A	max50	15-30	s	juli	D-van der Heimstraat
2	D-Hstr	A	max50	>30	s	juli	D-Van Heemstrastraat
3	D-HvDe	A	max50	15-30	s	juli	D-Hof van Delftlaan
4	D-Olof	A	erf	<15	sjem	juni	D-Sint Olofslaan
5	D-Paps	B	max50	>30	se	juni	D-Papsouwselaan
6	D-Pauw	A	max50	>30	s	juli	D-Adriaan Pauwstraat
7	D-Ruij	A	max50	>30	sjem	juni	D-Ruys de Beerenbrouckstraat
8	D-Smar	C	erf	<15	sjem	juni	D-Hof van Smaragd
9	D-Troe	B	max30	15-30	se	juni	D-Troelstralaan
10	D-Voor	A	max30	15-30	sj	mei+	D-Voorstraat (oostzijde)
11	D-Wiel	B	erf	<15	s	juli	D-Wielewaalstraat
12	D-Zilv	C	max30	>30	s	juni	D-Hof van Zilverlicht (westzijde)
13	H-Elan	A	max50	>30	sjem	mei+	H-Elandstraat
14	H-Hein	A	erf	15-30	sjem	mei+	H-Piet Heinstraat
15	H-Joha	C	erf	<15	s	juli	H-Yp-Johanninkwater
16	H-Jutl	C	max30	15-30	u3	okt	H-Wv-Jutland
17	H-Krug	A	max50	15-30	sjem	mei+	H-Paul Krugerlaan
18	H-Oude	A	max50	>30	s	juli	H-Oudemanstraat
19	H-Pret	A	max30	<15	sjem	mei+	H-Pretoriusstraat
20	H-StiB	C	erf	<15	s	juli	H-Yp-Stiemensvaart (Binnen)
21	H-StiR	C	max30	>30	s	juli	H-Yp-Stiemensvaart (Rand)
22	H-Visd	C	erf	<15	sjem	juni	H-Yp-Visdiefhof
23	R-Stem	B	max30	15-30	u1	okt	R-Steenvoordelaan-1m
24	R-Stev	B	max30	15-30	u2	okt	R-Steenvoordelaan-2v
25	R-Wilg	C	erf	<15	s	juli	R-Wilgeneiland

(foto: SS)

(foto: EK)



(foto: SS)



(foto: SS)



(foto: EK)

4.8 Verdeling van ruimtegebruik

Als mogelijke aanvulling op de aspecten en indicatoren van KiSS1.0 zijn ook metingen uitgevoerd om de mate van ruimtegebruik van de openbare straatruimte voor verschillende functies te bepalen. In de eerste opzet werd een drietal functies (met aanduiding) onderscheiden, namelijk verblijven (FOOT), parkeren (PARK) en rijverkeer (DRIVE).

Tot de openbare straatruimte wordt in onze opzet niet gerekend ruimte die in gebruik is als privé-tuintje, privé-stoep, privé-parkeerruimte bij een huis of als zichtgroen. Min of meer permanente uitstallingen van bedrijven, gestalde fietsen, vuilcontainers vielen hier ook buiten. Onverharde ruimte die hoort bij de open verkaveling bij hoogbouw werd evenmin meegeteld.

(foto: EK)



Allereerst de definiëring van de drie soorten ruimtegebruik.

- **Voetruimte (FOOT):** Percentage van de openbare straatruimte bedoeld voor de voetganger en het spelende kind. De term voetruimte wordt gebruikt omdat dit zowel het gebruik door voetgangers als stationair gebruik zoals hinkelen en krijten omvat. Het trottoir is de belangrijkste voetruimte, in een erf kan de volle breedte van de straat gebruikt worden. Straten die geen erf zijn en ook geen stoep hebben, hebben formeel slechts marginale loopruimte. Als privé ruimte ook als stoep bruikbaar is voor kinderen wordt deze gedeeltelijk meegerekend bij de openbare ruimte
- **Parkeerruimte (PARK):** Percentage van de openbare straatruimte beschikbaar voor het parkeren van auto's. Hierbij wordt niet alleen het officieel beschikbare ruimte-deel vermeld, maar ook de ruimte die wordt ingenomen door foutief geparkeerde auto's. Dit is bijvoorbeeld het geval bij erven als er ook buiten de toegestane parkeerplekken wordt geparkeerd.
- **Rijruimte (DRIVE),** percentage van de openbare straatruimte beschikbaar voor rijverkeer, van fietsverkeer tot en met autoverkeer.

Gedurende het meten bleek deze indeling soms lastig toepasbaar. Zo is de afbakening tussen DRIVE en PARK niet altijd scherp, bijvoorbeeld als langs de trottoirband (stoeprand) geïsoleerd (niet in een rij) geparkeerde auto's

staan, die tevens niet zijn opgesloten tussen oren. In dit geval is PARK de ruimte waar le-gaal geparkeerd kan worden.

Bovendien zijn er situaties waarin de ruimte door middel van verkeersborden soms voor het ene doel en soms voor een ander doel wordt aangewezen (b.v. 's nachts op het trottoir parkeren, niet-parkeren tijdens spitsuren, of een parkeerterrein waar op bepaalde dagen markt is). In dit geval wordt net als elders in KiSS een gewogen gemiddelde vastgesteld.

In het algemeen zijn PARK (P) + DRIVE (D) + FOOT (F) samen 100%, met uitzondering van erven waarbij er sprake is van een meervoudig ruimtegebruik. Hierbij zal $P + D + F > 100\%$ zijn, bijvoorbeeld bij H-Joha (Johan-ninkwater) met de scores $25 + 60 + 75 = 160$. Voor FOOT is beschikbaar alle ruimte afgezien van de Parkruimte, dat betekent $100 - 25 = 75$. Daarnaast zeggen deze getallen dat 15% van de straatruimte alleen voor FOOT (en niet voor DRIVE) beschikbaar is, immers $D (75) - F (60) = 15$.

Punt van discussie is hoe meervoudig ruimtegebruik te hanteren. Een oplossing is om voor meervoudig ruimtegebruik aparte categorieën te onderscheiden: naast zuiver FOOT, zuiver DRIVE en zuiver PARK, ook FOOT/DRIVE, FOOT/PARK en DRIVE/PARK.

4.9 Overzicht meetresultaten

Alle onderliggende Excel sheets zijn op de Cd-rom beschikbaar

			cat	sch	loo	fie	vrij	lev	spe	gem	park	drive	foot
1	D-Heim	A	max50	4,2	6,0	3,5	2,0	4,0	4,1	4,0	27	33	40
2	D-Hstr	A	max50	6,1	9,4	10,0	3,0	3,5	5,0	6,2	22	33	44
3	D-HvDe	A	max50	6,6	8,4	9,0	2,5	3,3	3,7	5,6	43	30	27
4	D-Olof	A	erf	8,6	9,5	10,0	8,3	6,7	8,3	8,6	25	50	75
5	D-Paps	B	max50	3,5	2,7	4,6	1,0	4,4	5,1	3,6	34	50	16
6	D-Pauw	A	max50	4,3	5,2	3,8	1,0	2,7	2,7	3,3	25	31	44
7	D-Ruij	A	max50	4,0	4,6	3,3	1,0	2,5	3,8	3,2	11	56	33
8	D-Smar	C	erf	7,3	9,5	10,0	8,0	3,8	4,3	7,2	40	50	60
9	D-Troe	B	max30	5,4	6,4	9,0	4,5	2,6	5,7	5,6	45	33	22
10	D-Voor	A	max30	6,5	5,0	9,0	5,5	5,8	6,1	6,3	30	65	5
11	D-Wiel	B	erf	8,0	9,5	10,0	8,5	4,0	6,8	7,8	30	70	70
12	D-Zilv	C	max30	3,5	4,4	1,8	2,0	1,9	4,9	3,1	35	50	25
13	H-Elan	A	max50	3,7	2,7	4,4	0,0	0,6	3,9	2,6	40	40	20
14	H-Hein	A	erf	7,4	6,4	8,5	5,0	7,5	3,0	6,3	20	30	80
15	H-Joha	C	erf	8,0	8,0	9,0	7,5	3,0	7,2	7,1	25	60	75
16	H-Julf	C	max30	6,5	9,0	10,0	8,5	2,7	4,8	6,9	40	40	20
17	H-Krug	A	max50	5,8	6,5	8,0	2,0	3,4	3,9	4,9			
18	H-Oude	A	max50	4,5	5,6	6,6	0,5	2,7	5,4	4,2	22	56	22
19	H-Pret	A	max30	7,7	8,5	10,0	6,5	3,8	8,8	7,6			
20	H-StiB	C	erf	8,7	9,5	10,0	10,0	8,0	6,5	8,8	0	0	100
21	H-StiR	C	max30	2,6	3,5	1,5	2,0	3,0	5,0	2,9	33	45	22
22	H-Visd	C	erf	10,0	9,5	10,0	10,0	5,5	7,0	8,7	25	25	75
23	R-Stem	B	max30	7,9	7,5	7,5	1,0	7,1	6,5	6,3	20	45	35
24	R-Stev	B	max30	7,4	6,2	7,5	1,0	2,2	4,5	4,8	20	45	35
25	R-Wilg	C	erf	8,4	9,0	10,0	6,0	6,5	8,5	8,1	35	50	65
	GEM			6,3	6,9	7,5	4,3	4,0	5,4	5,7	26	39	40
	Stdev			2,0	2,3	2,9	3,3	1,9	1,7	2,0	11	15	26
	Mediaan			6,5	6,5	9,0	3,0	3,5	5,0	6,2	27	45	35
	Max			10,0	9,5	10,0	10,0	8,0	8,8	8,8	45	70	100
	Min			2,6	2,7	1,5	0,0	0,6	2,7	2,6	0	0	5
	Spreiding			7,4	6,8	8,5	10,0	7,4	6,1	6,2	45	70	95
			cat	sch	loo	fie	vrij	lev	spe	gem	park	drive	foot



erf

(foto's: EK)



max30



max50

4.10 Feedback tijdens de conferentie

Tijdens de conferentie is KiSS gepresenteerd en door de deelnemers toegepast. Hieronder volgen de belangrijkste opmerkingen die uit de groepspresentaties op de slotdag van de conferentie naar voren kwamen. Na de opmerking is *cursief* een reactie opgenomen.

a) Bij de uitvoering van de meting constateerden leden van een groep grote onderlinge verschillen in waarden.

Probleem tijdens de conferentie was dat er te weinig tijd was om de meting uit te voeren. Verder is het wenselijk dat gebruikers van het instrument tevoren een goede training ontvangen.

b) Een database van goede en slechte voorbeelden zou heel nuttig zijn.

De werkgroep Inrichting Kindvriendelijke Straten is bij CROW begonnen met het opzetten van een website met voorbeelden. Zie www.crow.nl en ga naar 'Inrichting kindvriendelijke straten'.

c) KiSS richt zich nadrukkelijk op de fysieke vormgeving van de straat, niet op het feitelijke gebruik.

Deze opmerking is niet geheel juist. Als het gaat om snelheid en het aantal passanten, wordt gevraagd naar het feitelijke gedrag. Onderhoud van de straat, bebouwing en inrichtingselementen zijn variabelen van de fysieke

vormgeving die de gemeente kan beïnvloeden. De aanwezigheid van (semi) privé -inrichtingselementen is een vorm van gedrag van bewoners. Het is wel juist dat sommige aspecten buiten beschouwing blijven, zoals de eventuele dominantie van een bepaalde groep die de straat voor zich opeist.

d) Een eenvoudiger meetinstrument dat door bewoners en kinderen gebruikt zou kunnen worden is heel gewenst.

KiSS zou zeker ook geschikt moeten zijn om door geïnteresseerde bewoners toegepast te worden. De vraagstelling moet dus niet te moeilijk zijn (geen vaktaal). We vrezen echter dat vereenvoudiging bijvoorbeeld door vermindering van het aantal indicatoren tot minder goede uitkomsten leidt.

e) Het relatieve gewicht van enkele onderdelen bij Bespeelbaarheid is discutabel, zo vindt een groep. Bijvoorbeeld, dat "troep op straat" minder belangrijk is dan "verstoppertje kunnen spelen".

Geen 'troep op straat' kan 20 punten opleveren. Terwijl aan de speelmogelijkheden in totaal 70 punten worden toegekend (waarvan 50 punten in de eigen straat en 20 punten daar buiten). 'Verstoppertje spelen' is slechts één van de genoemde speelmogelijkheden.

f) KiSS is in essentie een goed analytisch meetinstrument. Het moet verder in de praktijk worden toegepast en geleidelijk aan verder ontwikkeld.

Er zijn plannen voor de ontwikkeling en toepassing van een verbeterd instrument, KiSS2.0. Deze zal te zijner tijd beschikbaar zijn via 3VO en het IJUE te Delft.

g) De meeste ontwerpgroepen meldden dat nuttig gebruik was gemaakt van KiSS bij het kiezen tussen ontwerp alternatieven.

h) Door velen (waaronder André de Wit namens 3VO) werd geopperd dat er ook een KiSS versie beschikbaar zou moeten komen die uitvoerbaar is door kinderen, uitgaande van de rechten van kinderen om betrokken te zijn bij het evaluatie- en ontwerpproces. Werk daarin niet met getallen maar met icoontjes (een blij of treurig gezichtje). *We hopen hiermee in 2006 een begin te kunnen maken.*

4.11 Feedback na de conferentie uit Amsterdam/Slotervaart

Uitgebreide feedback op KiSS1.0 werd ontvangen van Ute Hoogveen (oud medewerker Kinderen Voorrang en lid verkeerscommissie stadsdeelraad Amsterdam) namens de stadsdeelverkeerscommissie van Amsterdam/Slotervaart. Het commentaar is integraal opgenomen op de CD Rom. De volgende zaken werden daarin, onder andere, behandeld:

a) De leeftijds aanduiding van kinderen nadrukkelijker vermelden.
In eerste instantie hebben we gedacht aan de leeftijd waarop kinderen (zo mogelijk) zelfstandig buitenspelen en leren fietsen, dus zo ongeveer 4 – 14 jaar. Maar daarbij speelt heel sterk het besef dat een kindvriendelijke straat vriendelijk moet zijn voor alle soorten niet-gemotoriseerde weggebruikers, al was het alleen al omdat het vanwege de sociale veiligheid van het grootste belang is dat de straat aantrekkelijk is voor volwassenen. Bovendien moet een straat ook geschikt zijn om peuters vertrouwd te maken met het lopen op straat. Grenzen zijn dus niet echt relevant, maar misschien moeten we dat wel opschrijven.

b) Meer keuzemogelijkheden aangeven. Bijvoorbeeld bij 3.1.: het onderhoud is matig tot slecht.

Om de tekst niet (nog) langer te maken is bij de meeste vragen ervoor gekozen om alleen de uitersten in de beantwoording te vermijden. De beoordelaar kan nuance aanbrengen door een puntental te geven dat daar tussenin zit.

c) Bij Verkeersveiligheid (b.1) minder dan 15 km/u vervangen door 'stapvoets (minder dan 15 km/u)' want in het RVV staat ook geen snelheid, maar stapvoets als snelheid.
De vraag heeft betrekking op de feitelijke snelheid en niet op het voorgeschreven maximum.

d) Beloopbaarheid – oversteekbaarheid. Hier missen we de rotonde als punt om over te steken en een suggestie hoe die te waarderen (goed of slecht ???).
Of een rotonde een goede oversteekmogelijkheid is hangt sterk af van de vormgeving. Het oversteken bij een rotonde kan, denken wij, met dezelfde criteria beoordeeld worden als het oversteken bij een 'gewone' aansluiting van wegen. Vraag is dus of c.3.1 t/m c.3.5 (opvallendheid, zichtbaarheid over en weer, overzichtelijkheid, lengte die in één keer moet worden overgestoken) daarvoor de juiste criteria zijn.

e) Befietsbaarheid (e.3). Toevoegen: er is behoefte aan een speciale fietsvoorziening indien er veel zwaar verkeer komt (in een 30 km/u gebied, bijvoorbeeld als er een winkelcentrum midden in het gebied ligt en er via een route veel bevoorradend zwaar verkeer binnen komt).

We menen dat de feitelijke snelheid (onder/boven 30 km/uur) een doorslaggevend criterium is om te beoordelen of fietsen op de rijbaan verantwoord is, ook al kunnen er andere redenen zijn om toch speciale fietsvoorzieningen te maken (doorgaande hoofd-fietsroute b.v.).

f) Bij straten die voor KiSS in aanmerking komen zou (als het goed is) het fiets/bromfietspad als parallelvoorziening slechts bij hoge uitzondering moeten voorkomen.
We moeten het fiets/bromfietspad inderdaad toevoegen als aparte categorie die, qua befietsbaarheid, lager scoort.

4.12 Kwantitatieve feedback van de ontwerpers van KiSS1.0

Tijdens een evaluatie bijeenkomst van de vier ontwerpers op 25 januari 2006 is nagegaan in hoeverre onze intuïtieve volgorde van kindvriendelijkheid van de straten op de 6 aspecten (B-waarden) spoort met de gemeten waarden voor die aspecten bij KiSS. Daartoe was van iedere straat voor elke ontwerper een foto beschikbaar, waarbij op de achterkant een score voor ieder van de 6 aspecten ingevuld kon worden. Aspect voor aspect heeft elke

ontwerper alle straten subjectief beoordeeld door ze op rangorde te leggen en te scoren op een schaal van één tot vijf. In de verwerking is dat omgezet in een score met de rapportcijfers vier tot acht. Deze rapportcijfers mogen dus niet in absolute zin gelezen worden. Ook deze resultaten zijn opgenomen op de Cd-rom in de map kiss_evaluatie. (child10schepel.xls etc). Vervolgens zijn deze resultaten samengevoegd en hieruit is één Excelblad per aspect gemaakt met alle scores van de ontwerpers, het gemiddelde daarvan en de KiSS waarde. (child10sch.xls voor bescherming etc).

(foto: EK)



Deze gegevens zijn geladen in SPSS en hierop is steeds de Spearman rangorde toets toegepast. In de tabel hieronder staan de resultaten. Een Spearmanwaarde van 1 betekent een perfecte overeenkomst in volgorde, Spearman nul betekent geen overeenkomst in volgorde.

Bescherming (sch)	0,85
Beloopbaarheid (loo)	0,87
Befietsbaarheid (fie)	0,63
Bewegingsvrijheid (vrij)	0,88
Belevingswaarde (lev)	0,66
Bespeelbaarheid (spe)	0,48

Hieruit blijkt dat de volgorde van straten op grond van KiSS voor de zes aspecten van kindvriendelijkheid van straten redelijk tot goed overeenkomt met de subjectieve beoordeling van de ontwerpers. Bij Bescherming, Beloopbaarheid en Bewegingsvrijheid lukt dat het best (sch=0,85, loo=0,87, vrij=0,88), bij Bespeelbaarheid het minst (spe=0,48). De conclusie is gerechtvaardigd dat KiSS door het ontwerpteam als valide wordt beoordeeld en zeker goed functioneert bij het op volgorde zetten van straten op de zes aspecten van kindvriendelijkheid. Uitspraken over betere en minder goede straten kunnen worden onderbouwd door aan te geven welke aspecten tekort schieten.

Daarnaast is voor alle meetwaarden van KiSS door middel van de onderlinge Spearman-waarde vastgesteld in hoeverre de waarden voor de zes aspecten en het gemiddelde onderling samenhangen. (child07d.xls). Zoals te verwachten was correleert een aspect perfect met zichzelf (1,0).

Onderlinge rangcorrelatie								
	sch	loo	fie	vrij	lev	spe	Gem	
sch	1,000	0,841	0,797	0,719	0,616	0,442	0,920	
loo	0,841	1,000	0,901	0,813	0,502	0,276	0,884	
fie	0,797	0,901	1,000	0,830	0,489	0,396	0,907	
vrij	0,719	0,813	0,830	1,000	0,506	0,346	0,862	
lev	0,616	0,502	0,489	0,506	1,000	0,360	0,668	
spe	0,442	0,276	0,396	0,346	0,360	1,000	0,550	
gem	0,920	0,884	0,907	0,862	0,668	0,550	1,000	
<i>totaal</i>	5,3	5,2	5,3	5,1	4,1	3,4	5,8	

Vooraf interessant zijn de sommen per kolom in de onderste rij. De grootste hiervan is een indicator voor de samenhang met de andere aspecten. Zoals viel te verwachten heeft het gemiddelde de hoogste samenhang met de andere aspecten (gem=5,8). De minste samenhang met de andere vertonen Bespeelbaarheid (spe=3,4) en Belevingswaarde (lev=4,1).

Deze resultaten geven een goed beeld van de onderlinge samenhang van de aspecten in het meetinstrument. Dit toont aan dat met name Bespeelbaarheid en Belevingswaarde een unieke rol in het meetinstrument hebben en dat bij het middelen van uitkomsten per straat veel informatie verloren gaat.

Als tenslotte de resultaten op celniveau worden bekeken, valt op dat de grootste samenhang tussen verschillende aspecten bij beloopbaarheid en befietsbaarheid (0,901) bestaat en de kleinste samenhang bij beloopbaarheid en bespeelbaarheid (0,276).

De grote samenhang tussen beloopbaarheid en befietsbaarheid viel te verwachten omdat de vragen bij deze aspecten voor 60% samenvalen. Ook de tamelijk duidelijke samenhang tussen de eerste vier aspecten (bescherming, beloopbaarheid, befietsbaarheid, bewegingsvrijheid) was te verwachten omdat bij al die aspecten lage snelheid een belangrijke factor is.

De tabel hieronder bevat de resultaten van de intuïtieve beoordeling van de zes aspecten van een straat door de vier ontwerpers. Dit is

KiSS	6,1	9,4	10	4,6	4,5	5,5	
	Sch	Loo	Fie	Vrij	Bel	Spe	Gem
Schepel	6	7	8	6	6	4	6,2
Schouten	7	8	8	8	7,5	7,5	7,7
Zomervrucht	8	7	6	7	7,5	7	7,1
Kips	7	7	6	5	7	6	6,3
GEM(4)	7,0	7,3	7,0	6,5	7,0	6,1	6,8



(foto: EK)

toegepast op de Van Heemstrastraat. De intuïtieve scores tonen vaak grote onderlinge verschillen en intuïtief beoordelen blijkt op aspecten moeilijk te realiseren. De nuttige rol van het meetinstrument KiSS is dat het beoordelingsproces objectiever wordt en daardoor beter controleerbaar.

4.13 Kwalitatieve feedback van de ontwerpers van KiSS1.0

Naast de kwantitatieve beoordeling van het meetinstrument is hieronder een opsomming gegeven van resterende aandachtspunten voor verder werk. Deze kunnen inspirerend zijn bij de ontwikkeling van een volgende versie.

- a) Omdat max30 evolueert naar de gangbare straat in de stad is hier verfijning gewenst. Bijvoorbeeld de score bij C2, de feitelijke snelheid. Een drukke feitelijke 30km straat oversteken levert altijd 40 van de 60 punten op, terwijl kinderen hier niet altijd zonder problemen kunnen oversteken.
- b) Bespeelbaarheid herzien, hierbij kunnen wij ons laten inspireren door materiaal van de NUSO, zoals het handboek speelruimtebeleid. Dat gaat naast informele speelruimte voor de deur over de mogelijkheden voor een bepaalde leeftijd om een formele speelplek binnen een afgesproken afstand veilig te bereiken.
- c) Mogelijkheden onderzoeken om de 6 verschillende waarden (de aspecten) per straat te combineren tot 1 meetgegeven. Het rekenkundig gemiddelde is nadrukkelijk niet geschikt omdat hierdoor waardevolle informatie verloren gaat. Bij de fietsbalans is gewerkt met een grafische presentatie (de visgraat of radarplot).
- d) De gemiddelde scores op de zes aspecten van KiSS1.0 verschillen sterk. Bij Befietsbaarheid is het rekenkundig gemiddelde het grootst (fie=7,5), bij Belevingswaarde het kleinst (lev=4,0) Die grote verschillen zijn er ook bij de mediane waarden Befietsbaarheid (9) en Bewegingsvrijheid (3).
- e) Benadrukken dat het meten van snelheid en drukte van verkeer gedurende een korte periode op een dag slechts een indicatie geeft voor het algemene cijfer voor die straat. Benadrukken dat de meetwaarden een grote foutenmarge hebben. Dit soort metingen gedurende een korte tijd geeft hooguit een orde van grootte aan.
- f) De feitelijke snelheid van gemotoriseerd verkeer is een belangrijke factor en komt bij veel aspecten (sch, loo, fie, vrij) voor en op veel plaatsen in het formulier terug. Wellicht kan deze meting aan het begin van het formulier worden opgenomen. Gedacht kan worden aan een voorblad met basisgegevens.
- g) Het moeten bladeren in de formulieren is een praktisch probleem. Wellicht kan dit door een andere vormgeving, bijvoorbeeld door de toelichting van het formulier te scheiden, deels worden opgelost. Bij de ontwerpers verschillen de meningen over een aparte toelichting naast het formulier.
- h) Gegevens die vaker nodig zijn, bijvoorbeeld snelheid en intensiteit van gemotoriseerd verkeer, op het voorblad vermelden.
- i) Datum, weekday, tijdstip en weer aan het begin van het formulier toevoegen.
- j) Ruimte voor opmerkingen aan het einde van het formulier toevoegen.
- k) Gebruik van snelheidsmeters. Deze zijn beschikbaar bij 3VO. Het lijkt in ieder geval nuttig om deze bij instructies van personen die gaan meten (de 'KiSS-meters'), beschikbaar te hebben om het subjectief snelheidsgevoel te kunnen ijken aan absolute waarden. Het is op dit moment niet duidelijk of de snelheidsmeters goed werken bij minder hoge snelheden tussen de 10 en 30 km/h. In dat geval zijn bij de instructie de snelheidsmeters op de fiets goed bruikbaar. Wellicht kan ook ervaring worden opgedaan met de mogelijkheden van de snelheidsmeter in de auto bij lage snelheden.
- l) Voor Kiss 2.0 wordt overwogen om het ruimtegebruik voor parkeren, rijdend verkeer en voetganger (Park, Drive, Foot) toe te voegen. Dit bij voorkeur in het begin van de meting.

m) Omdat op straat niet met Excel wordt gewerkt, kunnen bepaalde automatiseringen niet plaatsvinden. Dit heeft nadelen, wij kiezen echter voor een meetpraktijk met een invulformulier en een mogelijkheid om handmatig de scores te kunnen vaststellen.

n) Gezien de tijd die de meting van een straat vergt (circa een uur), kunnen slechts een beperkt aantal straten gemeten worden. In de toepassing zullen keuzes moeten worden gemaakt. Er kan gedacht worden aan het meten van probleemstraten, enkele representatieve standaard straten, of binnen een categorie (erf, 30, 50) steeds de beste en de slechtste straat in een wijk of in een gemeente. Een andere strategie die gevolgd kan worden is een sterke vereenvoudiging, met een beperkt aantal kernvragen, zoals "is er een brede stoep aan de zonkant". Mogelijk kan dit worden gebruikt bij de opzet van een KiSSjr.

o) Als KiSS wordt ingezet als beleidsinstrument bij een gemeente zullen in de toepassing keuzes moeten worden gemaakt. Er kan gedacht worden aan het meten van enkele representatieve standaard straten als indicator van de kwaliteit van straten in een wijk. Op deze manier kunnen wijken worden vergeleken.

4.14 Eindoordeel over KiSS1.0

KiSS1.0 moet vooral worden gezien als de eerste versie van een meetinstrument voor het begrip kindvriendelijkheid. Dat betekent dat meer naar de kenmerken van het meetinstrument gekeken moet worden dan naar de resultaten voor bepaalde straten. De straten dienen als heterogene testverzameling voor het meetinstrument. In dat licht zijn enige opmerkingen over validiteit en betrouwbaarheid op zijn plaats.

Wat betreft de validiteit, de vraag in hoeverre het ons gelukt is dit begrip goed meetbaar te krijgen, kan gesteld worden dat dit goed te beoordelen is door anderen omdat het een open en uitgewerkt instrument is en geen black box. Er kan kritiek worden geformuleerd op de keuze van de zes aspecten met hun indicatoren en ook op de onderlinge weging van de indicatoren.

Op grond van de ontvangen feedback hebben we de indruk dat KiSS het begrip kindvriendelijkheid redelijk valide meet.

Bij de betrouwbaarheid of herhaalbaarheid dient gekeken te worden naar een drietal punten. Allereerst, in welke mate wordt de uitkomst bepaald door de subjectiviteit van de meter. Hiermee zijn de eerste ervaringen opgedaan bij de laatste serie metingen. Twee teams van het IIUE hebben gelijktijdig de Steenvoordelaan in Rijswijk gemeten. De herhaalbaarheid zal in het vervolgtraject nader uitgezocht moeten worden omdat daar nadrukkelijk door niet KiSS-ontwerpers gemeten zal worden. Ook de opzet van de documentatie en training hangt hiermee samen.

Het tweede punt betreft het toeval. Eerder is reeds opgemerkt dat verkeersintensiteit en feitelijke snelheid slechts gedurende een korte periode in het meetuur zijn bepaald, waardoor de resultaten slechts indicatief zijn.

Als derde speelt de vraag in welke mate het tijdstip van meten invloed heeft op de uitkomst. Er is al gesteld dat er buiten de spits gemeten dient te worden. Blijft de vraag in welke mate jaargetijde, weer, weekday en dergelijke invloed hebben op het resultaat. Over het algemeen worden statische indicatoren gemeten, in het ontwerp gelegen, door ontwerpers te beïnvloeden randvoorwaarden voor gebruik. Enkele indicatoren zijn echter wel afhankelijk van bovengenoemde zaken. Zo zal het weer of het jaargetijde het aantal passanten beïnvloeden. Het feitelijk gebruik van de straat door kinderen wordt niet gemeten omdat dat zeer wisselend is en dus een groot aantal waarnemingen gedurende lange tijd zou vereisen en in die zin zijn wij daarvan niet afhankelijk. Bovendien meten we, zoals gezegd, in hoeverre aan een aantal randvoorwaarden van kindvriendelijkheid wordt voldaan en we hoeven dus geen kinderen te tellen.

Op grond van feedback en eigen opmerkingen zal het ontwikkeltraject worden vervolgd richting KiSS2.0, een versie die opnieuw beschikbaar zal zijn bij het IIUE, bij 3VO en bij het CROW. Opnieuw worden betrokkenen uitgenodigd om hierop kritiek te formuleren.

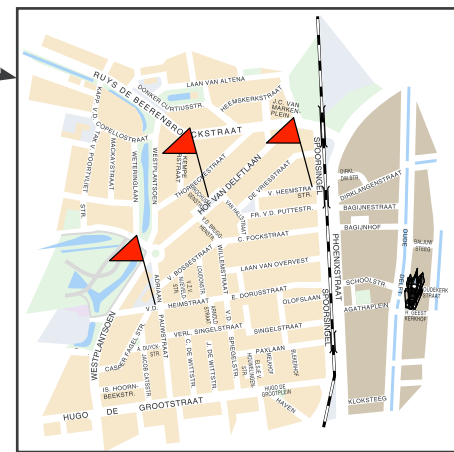
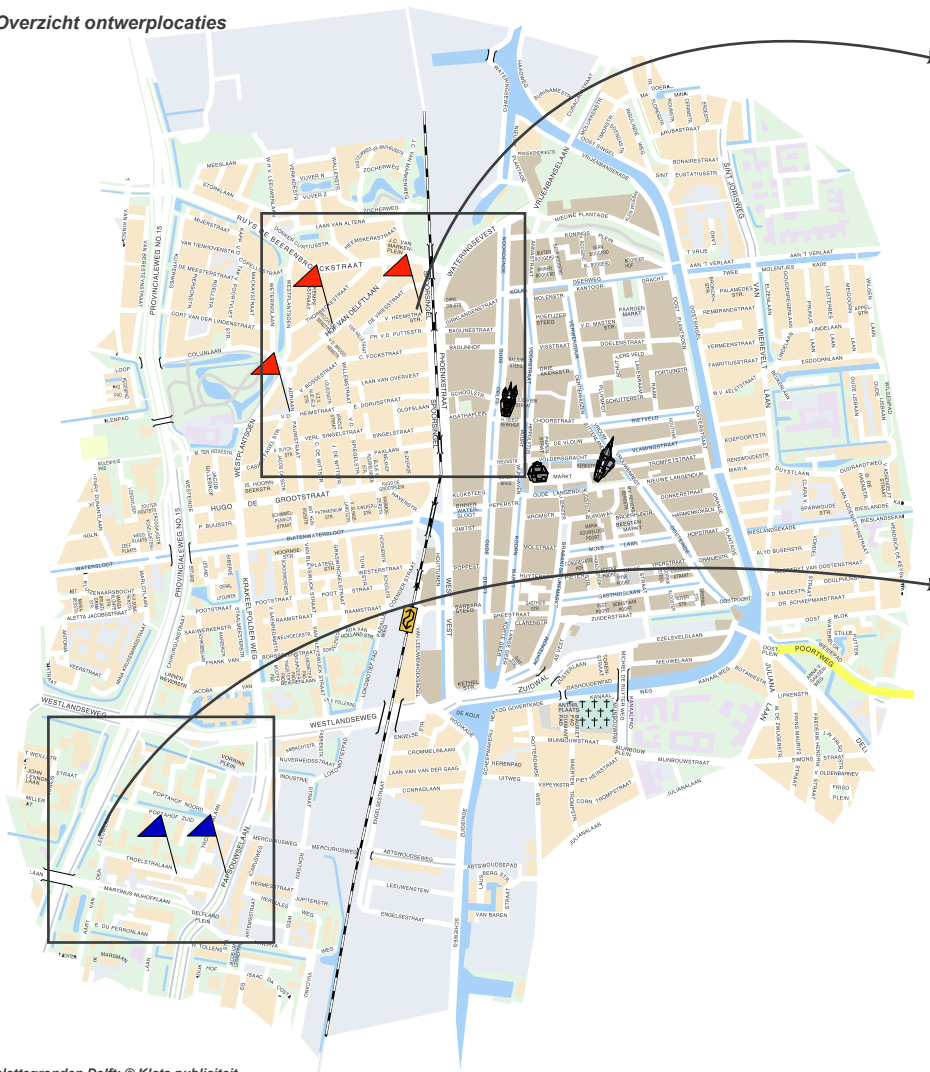
Tenslotte is het goed om te constateren wat niet wordt gemeten.

Het instrument bepaalt de voorwaarden voor Kindvriendelijk gebruik van de straat en meet niet in welke mate de straat feitelijk gebruikt wordt. Daarnaast wordt niet vastgesteld in hoeverre onze resultaten overeenkomen met het oordeel van bewoners, kinderen, verkeerskundigen, jeugdwerkers, politieagenten enz. Hun mening is uitermate belangrijk en onderzoek daarnaar wordt door ons van harte aanbevolen.

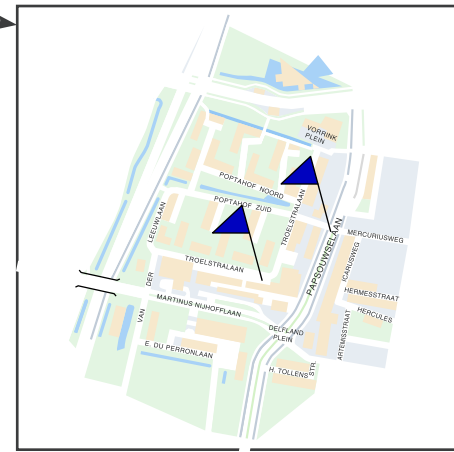
(foto: EK)



Overzicht ontwerplocaties



Hof van Delft, Delft
 van Heemstrastraat, Adriaan Pauwstraat
 Hof van Delftlaan



Poptahof, Delft
 Troelstralaan, Papsouwselaan

5 Spelen met straten, deelnemers aan het werk

Resultaten van de ontwerpgroepen

door Michiel Dol

5.1 Inleiding

Het doel van de ontwerpbeurt was deelnemers inzicht te geven in de mogelijkheden voor het kindvriendelijk maken van straten. Maar hoe ontwerp je een kindvriendelijke straat? Wat zijn de overwegingen en waar moet je op letten?

In vier groepen, die zo gevarieerd mogelijk werden samengesteld naar ervaring, discipline en nationaliteit, werd gewerkt aan vier verschillende straten in twee buurten net buiten het historische centrum van Delft. Er was gekozen voor plaatsen met verschillende uitdagingen, te weten een parkeerterrein achter een winkelcentrum, een verkeersintensieve straat, een gebied rond een school en een woonwijk met buurtwinkels. Om deze buurten te leren kennen bezochten de groepen deze op woensdag, de eerste conferentiedag, onder begeleiding van docenten van de faculteit Bouwkunde van de TU Delft.



Donderdagochtend werd begonnen met een oefening om vertrouwd te raken met de problematiek en de betreffende locatie. Na een algemene inleiding over de 'elastische draden methode' door Boudewijn Bach gingen de groepen samen met hem de voornaamste voet/fietsrelaties van de wijken in kaart brengen. Door elastische draden te gebruiken is bundeling mogelijk en ontstaat een beeld van de voornaamste voet/fietsroutes. Confrontatie met de belangrijkste autoverbindingen door de wijk (op basis van autotellingen) liet niet al-



leen zien dat er enkele knelpunten zijn, maar ook dat er in de wijken mogelijkheden zijn om stukken autoluw te maken en dat er dus goede mogelijkheden voor een kindvriendelijke straatinrichting zijn.

(foto's: MK)



De opdracht voor alle groepen omvatte o.a.:

- Manieren bedenken hoe lokale bewoners – zowel volwassenen en kinderen – een stem kunnen hebben in de ontwikkeling van de plannen en hoe zij invloed kunnen hebben op het onderhoud van het straatbeeld in de jaren na de realisatie.
- De straat in stukken delen en elk stuk een eigen karakter geven.
- De straat als route, maar ook als voorportaal en uitloop van de aangrenzende bebouwing presenteren en bovendien als uitzichtpunt op de omgeving.
- De straat zo inrichten dat verschillende soorten speel- en recreatieve activiteiten aangemoedigd worden.



- Manieren bedenken die de snelheid betu- gelen, niet alleen door de bekende snel- heidsremmers (drempels en kronkels), maar vooral door een goede inrichting die de attentie van de automobilist naar de korte afstand en in de breedte trekt.
- Het parkeren zo situeren dat het (relatief) weinig hinder oplevert en niet teveel een barrière vormt om de straat over de volle breedte te gebruiken.
- Kiezen van bestratingmateriaal, straat- meubilair en groen dat het beoogde karak- ter versterkt.
- Gebruik maken van inrichtingselementen die verschillende functies in zich verenigen (zitten, spelen, groen, autoverkeergelei- ding, straatverlichting, autoparkenafbake- ning, fietsparkeersteun).

Studenten met CAD-ervaring boden onder- steuning waardoor ideeën snel op het scherm gebracht konden worden.

Voor de verschillende straten waren ook al KISS-formulieren ingevuld, zodat de groepen ook de vastgestelde knelpunten in hun ont- werpbeslissingen mee konden nemen.

In de ontwerpogaven gold voor alle groepen dat straten niet mochten worden afgesloten. Hoewel bleek dat dit in sommige gevallen uit- eindelijk toch een logische stap leek is toch besloten om alle groepen de uitdaging van het mengen van langzaam en snel verkeer aan te laten gaan.

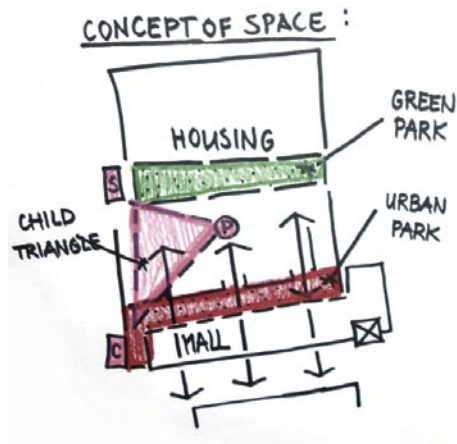
(foto's: DB)



5.2 Resultaten per groep

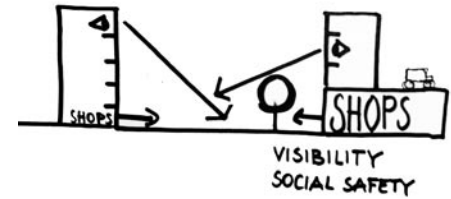
2.a Groep A: Troelstralaan

Opdracht: Het parkeerterrein en de straat tussen een winkelcentrum en de woonwijk Poptahof aantrekkelijker maken voor iedereen, maar met speciale aandacht voor kinderen. Kosten en ontwikkelingen in de aangrenzende buurt blijven buiten beschouwing.



Resultaat van de groep:

De basis van het ontwerp vormt het maken van passende routes. Bovendien dienen barrières tussen het winkelcentrum en de hoogbouw te worden doorbroken. De groep stelt voor dit te doen door het aanleggen van een interessant plein á la Ramblas in Barcelona. De sociale veiligheid wordt gegarandeerd door het uitzicht vanuit de omliggende bebouwing en de winkels op begane grond niveau. Als vervolg ziet deze groep mogelijkheden voor een openlucht kunst galerie voor kinderen.



2.b Groep B: Verkeersverbinding Papsouwselaan

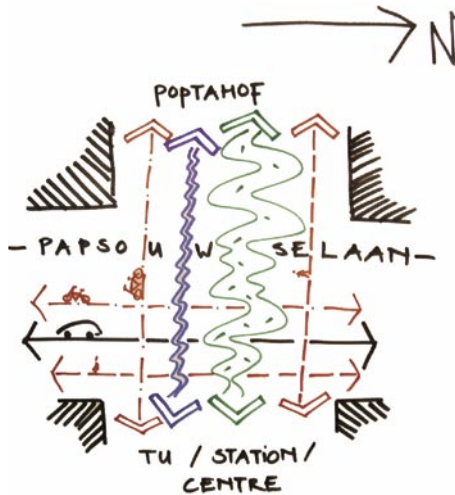
Opdracht: Verbeteren van een verkeerssintensieve straat. Hierbij rekening houdend met verbindingen met andere delen van de stad en de mogelijke toekomstige veranderingen.

Resultaat van de groep:

De elastische draden methode was een goed startpunt en elke alternatieve oplossing van de groep werd getoetst met het KISS instrument. De groep presenteerde 4 alternatieven, het alternatief met de hoogste KISS score werd verder in detail uitgewerkt. Dit zogenaamde 'bottle' scenario bevat een open gebied (aan één kant het winkelgebied, aan de andere kant cultuur/sport/etc) doorsneden door de Papsouwselaan waarvoor een snelheidsbeperking van 10-15 km/uur werd voorgesteld.

Deze groep deed de aanbeveling om onderzoek te (laten) doen naar de effecten van buiten spelen op de gezondheid en de algemene ontwikkeling van kinderen. Ook zou het interessant kunnen zijn een onderzoek te doen naar de invloed van kindvriendelijkheid op onroerend goed prijzen. Verder werd aanbevolen de mogelijkheden van een label voor kindvriendelijkheid te bestuderen. Voor kennisontwikkeling en uitwisseling zou het opstarten van een internationaal netwerk (www.childstreet.com) een goede mogelijkheid zijn.

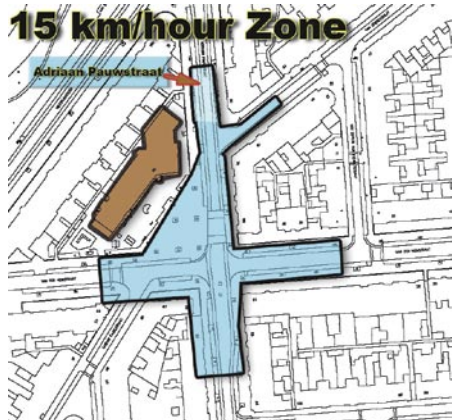
The Matrix



	[image]	Protection	Walking	Biking	Crisscross-ability	Enjoying	Playing
Bottle (7)		+	+	+	++	+(+)	+
Square (7)		++	+	+	+	+(+)	+
Joint-venture (3,5)		+	+(+)	+	-	+	+
Sheltered square (6)		++	+(+)	+/-	+/-	+	+(+)
Vertical (6)		+(+)	+	+	+/-	+(+)	+
Bottle 2.0 (10)		+(+)	++	++	+	++	+(+)

2.c Groep C: School Adriaan Pauwstraat

Opdracht: Hoe van het gebied rond een school een echte verblijfsgebied te maken (a 'real place').



Resultaat van de groep:

Op basis van de KISS analyse werden de belangrijkste verbeterpunten duidelijk, waarna gezocht werd naar een passende oplossing. Verschillende principes lagen aan de basis van de oplossing:

- Relatie school-buurt
- Relatie / separatie tussen plein en straat, verdelen van de straat in drie zones door verschillende kleuren bestrating en verhogingen, waarbij op het verhoogde deel bij de school niet geparkeerd mag worden. Voor de overzichtelijkheid wel een visuele relatie.
- Snelheidsbeperking, o.a. door het plaatsen van een aandachtspunt: een kunstobject met twee bewegende koeien en fontein.

(bewerkte foto: DB)



- Dimensie tijd: geschikt voor alle leeftijden en voor verschillend gebruik gedurende de dag.
- Geen standaard speelobjecten maar elementen die uitdagen tot speels gedrag.

Een speelplek hoeft niet groot te zijn, veel activiteiten nemen maar weinig ruimte in: verstopperijtje, dansen, fantasie, rollenspel, zitten en lol hebben, kleuters die leren fietsen, rolschaatsers, etc.

Hoofddoel is een 'city friendly to all' en daarbij moeten we speciale aandacht hebben voor kindvriendelijkheid. Hierbij is het aan te raden te werken in interdisciplinaire teams waarbinnen kennis aanwezig is over kindvriendelijkheid van steden en ruimte. Verder is er behoefte aan een globale visie en technische instrumenten. Het belangrijkste is participatie van gebruikers, niet vanwege hun knowhow over ontwerpen, maar vanwege hun knowhow als gebruikers.

2.d Groep D: Buurtwinkels Hof van Delftlaan

Opdracht: Verbeteren van een winkelgebied in een woonwijk.

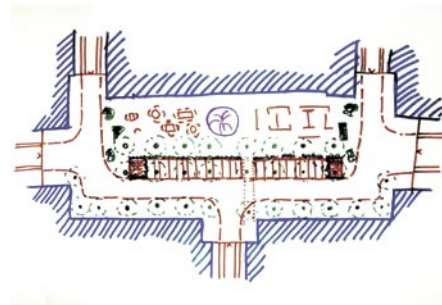
Resultaat van de groep:

De huidige situatie van dit winkelgebiedje is ooit ontworpen voor automobilisten en consumenten, wat geresulteerd heeft in een door de auto gedomineerde publieke ruimte. Daarbij was er weinig of geen aandacht voor het gebruik van de openbare ruimte door bewoners en de psycho-sociale invloed die dit ontwerp op de winkeliers en de gemeenschap zou hebben. Aangezien bewoners meer werden gezien als consument, dan als deelnemers aan de gemeenschap, is de aandacht gericht op de winkelfronten en het parkeren. Dit alles heeft geresulteerd in een onaantrekkelijke omgeving die gebruikt wordt om snel even boodschappen te doen en niet in een openbare ruimte die gericht is op sociale interactie.

De KISS analyse maakte duidelijk dat verbetering nodig was voor de aspecten bewegingsvrijheid, belevingswaarde en bespeelbaarheid. De groep bedacht 7 alternatieven waarbij het alternatief met de grootste verbetering op alle aspecten uiteindelijk werd gekozen. In deze variant werd een deel van de ruimte voor parkeerplaatsen teruggegeven aan de openbare ruimte vanuit het principe dat winkelend publiek en bewoners dezelfde parkeerplaatsen op verschillende momenten van de dag gebruiken. In de oplossing is het woonerf gecombineerd met een 'urban plaza' met de nadruk op de sociale context. Er is veel ruimte voor formele en vooral informele speelplekken voor kinderen gereserveerd, waardoor kinderen volwaardige deelnemers aan de gemeenschap worden.

Deze groep zou graag weten wat de bewoners en met name de kinderen van deze oplossing vinden. Verder vroegen ze zich af of er speelobjecten zijn die geschikt zijn voor kinderen van alle leeftijden.

(foto: SS)



(fotobewerking: ontwerp groep D)



6 Praktische aanbevelingen voor kindvriendelijke straten

door Marian Schouten

Op de slotdag van de conferentie Child-street2005 is het Delft Manifesto aangenomen. De Nederlandse vertaling van het Delft Manifesto (in de versie die op 26 augustus 2005 is aangenomen als relevant voor de Nederlandse situatie) vindt u aan het einde van dit hoofdstuk. In dit hoofdstuk worden de aanbevelingen van dit Manifesto verder uitgewerkt.

6.1 Uitgangspunten

Maak openbare ruimte echt *openbaar*.

- Kinderen maken deel uit van onze samenleving. Ze horen er bij en hebben er recht op volop deel te nemen aan het maatschappelijk leven. Dus ook gebruik te maken van de openbare ruimte.
- Kinderen gebruiken de openbare ruimte op een andere manier dan volwassenen. Voor hen is de openbare ruimte in de eerste plaats een plek waar ze spelen en avonturen beleven.
- Kinderen zijn geen miniatuurvolwassenen. Zij zijn nog volop in ontwikkeling. Hun zintuigen werken nog anders en beperkter dan die van volwassenen. Hun motoriek moeten ze nog leren beheersen, ze leren lopen, hollen, skaten en fietsen. En ze leren welke regels er gelden in de samenleving en dus ook in het verkeer.
- Ook volwassenen hebben belang bij een prettige en leefbare openbare ruimte. Over het algemeen geldt: een straat die goed is voor kinderen, is goed voor iedereen.

Consequenties:

- (1) Straten in woonwijken zijn niet alleen verkeersruimte, maar vooral ook verblijfs- en speelruimte. Dit behoort door te klinken in de wijze waarop straten zijn ingericht: niet als 'autogoot', wel als gemeenschappelijke 'woonkamer' van de bewoners.
- (2) Het verkeer moet zich aanpassen aan de mogelijkheden en beperkingen van kinderen. Er moet ruimte zijn om 'fouten' te maken (opeens de straat ophollen, slingeren op de fiets etc.) zonder dat dit leidt tot ernstige ongevallen. Concreet betekent dit:
 - 30 km/uur als standaard voor gehele bebouwde kom.
 - Deze straten ook écht inrichten als verblijfsgebied.
 - Daarbinnen gebieden inrichten als woonerven (maximaal 15 km/uur) of geheel autovrij.
 - Veilige inrichting van de enkele overblijvende 50 km/uur-straten.



6.2 30 km straten

Dertig is best hard

Autoverkeer is de grootste bedreiging voor kinderen die spelen of onderweg zijn in hun eigen woonomgeving. Hoe sneller een auto rijdt, des te minder zicht heeft de automobilist op de omgeving en des te langer is de remweg. De kans op een aanrijding met een voetganger of fietser en daarbij de kans op ernstig letsel is des te groter.

Vandaar dat in veel woongebieden een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur. Voor kinderen die spelend en fietsend op weg zijn, is 30 km/uur al een hoge snelheid. Als kinderen rustig fietsen, rijden zij zo'n 10 tot 15 km/uur. Dat betekent dat in 30 km-gebieden het autoverkeer twee maal zo hard rijdt als de fietsende kinderen. 30 km/uur moet dan ook worden gezien als een compromis tussen de belangen van automobilisten (voldoende snel een bestemming bereiken) en wandelaars en fietsers.

Verkeersveiligheid in de woonomgeving vraagt dus om het effectief remmen van de snelheid, om een goede markering van plekken waar voetgangers kunnen opduiken en om goede zichtbaarheid tussen de verschillende gebruikers van de straat.



Versmalling blikveld en tunneleffect (foto: EK)

Markering en zichtbaarheid

Het is van belang om passerende automobilisten steeds attent te maken op de mogelijke aanwezigheid van kinderen en voetgangers in de straat. Inrichtingselementen die attentieverhogend werken zijn bijvoorbeeld:

- grote oren aan de stoep
- een drempel met afwijkende bestrating
- overstekende lantaampalen
- bijzondere vormgeving van een plein voor een openbaar gebouw
- het laten uitsteken van een speelplek over de straat

(foto: SS)



Bijzondere vormgeving voor een openbaar gebouw (foto: SS)

Snelheid remmen

De snelheid van auto's blijkt effectief geremd te kunnen worden door:

- een combinatie van fysieke snelheidsremmers (drempels, asverschuiving, versmalling),
- die op logische plekken liggen (op kruisingen, oversteekplekken, bij uitgangen van achterpaden en doorsteekjes en voor openbare gebouwen)
- en die zijn ingebed in een straatbeeld dat uitstraalt: 'dit is een verblijfsgebied'.

(foto: EK)



Autoluwe verblijfsgebieden

Op sommige plekken kan het knippen van straten voor het autoverkeer een goed alternatief zijn voor traditionele drempels. Geplaatst op strategische plekken kan dit sluipverkeer voorkomen. De geknipte straten kunnen worden omgevormd tot woonerven (zie verderop). Deze oplossing correspondeert met een Amerikaanse aanduiding voor woonerf: 'cul de sac'.

Spelen voor iedere huisdeur

Kinderen spelen graag 'even' buiten, vlak voor het eigen huis: hinkelen, touwtje springen, stoepkrijten of gewoon een beetje kletsen en kijken. Wat ze daarvoor in ieder geval nodig hebben is een brede stoep (van minimaal 3 meter, maar liever nog breder) die vrij is van auto's. Extra leuk is het als er op de stoep wat te beleven valt: randjes en trappetjes, gevelgroen, gevarieerde bestrating, paaltjes, hekjes. In drukke straten is het prettig als de stoep is afgeschermd van de rijbaan, bijvoorbeeld door een groenstrook of desnoods een rij geparkeerde auto's.

(foto: EK)





(foto: DB)

Nogal wat straten in dorpskernen en binnensteden hebben geen trottoir; lopen en ander verkeer vinden plaats in dezelfde ruimte. Zulke straten zijn lang niet altijd officieel, maar in feite wel woonerf, waar een veilige maximum snelheid van 15 km/uur bij hoort. Zij zouden woonerf moeten worden, zonodig met de bijbehorende inrichting, zodat spelen voor de deur mogelijk is. Waar het kan is helemaal autovrij nog een betere optie (zie verderop).



(foto: SS)

6.3 Woonerf

Woonerven waren in de jaren '70 het antwoord op het oprukkende autoverkeer. Straten werden van huis tot huis ingericht als één ruimte. Op woonerven mogen voetgangers en spelende kinderen gebruik maken van de hele breedte van de straat. Auto's moeten er stapvoets rijden en parkeren is alleen toegestaan in parkeervakken. In Nederland wordt stapvoets in de praktijk opgevat als maximaal 15 km/uur (kantonrechter Dordrecht 1998), de snelheid van een rustig rijdende fietser. In de jaren '80 en '90 kreeg het woonerf in kringen van stedenbouwkundigen een truttig imago. Daarbij

(foto: EK)



Gevaarlijke stoep voor een basisschool
(foto: MK)

tastte de toenemende parkeerdruk de leefbaarheid van woonerven aan en resteerde te weinig ruimte voor de woonfunctie. Voor kwetsbare verkeersdeelnemers werd het ontbreken van veilige stoepen een probleem. Onder invloed van Duurzaam Veilig categoriseerden gemeenten hun bebouwde kom in 50-km-wegen en verblijfsgebieden met maximaal 30 km/uur. Positief was dat hele woonwijken zo onder de nieuwe norm van maximaal 30 gingen vallen. Maar bij de herinrichting verdwenen de woonerven nogal eens, onder het mom van uniforme duidelijkheid. Zo raakte het woonerf langzaam uit beeld. Ten onrechte.

(foto: EK)



Woonerf nieuwe stijl

Voor rustige woonstraten is het woonerf nog steeds een uitstekende optie. Alleen als auto's stapvoets rijden is de straat veilig voor spelende kinderen. Bovendien is het erf een vorm van efficiënt, multifunctioneel ruimtegebruik: de totale ruimte is beschikbaar voor zowel spelen, lopen als rijden.

Het woonerf nieuwe stijl onderscheidt zich wel op enkele punten van het oude woonerf.

- Een autovrije strook langs de huizen moet mogelijk zijn. Deze biedt een veilige haven voor kwetsbare voetgangers, zoals jonge kinderen en oudere mensen.
- De parkeerdruk moet binnen de perken blijven. Dit kan bijvoorbeeld door het instellen van betaald parkeren, door parkeren op eigen erf of ondergronds, of door het parkeren te concentreren op de minder aantrekkelijke plekken in de wijk.
- Een eigentijdse vormgeving kan het woonerf weer in ere herstellen.

Westerstraat, Delft (foto: SS)



Voorbeelden

Westerstraat, Delft

Deze nauwe straat is een van de eerste woonerven in Nederland. De bekende snelheidsremmende maatregelen (drempel en knik) liggen op een logische plaats, bij de uitgang van een steegje. De bloembak, het fietsenrek en de straatlantaarn zorgen voor een extra markering van deze plek.

Strijp, Rijswijk

De kronkelende straten in deze buurt zorgen voor een steeds wisselend straatbeeld. De woningen hebben inpandige garages, waardoor het aantal parkeerplaatsen op straat beperkt kan blijven. Tussen woning en straat ligt een smalle strook privé-groen, die door de bewoners naar eigen smaak is ingericht. Dit benadrukt het woonkarakter van de buurt en zorgt voor een variatie die de gemeentelijke plantsoendienst niet kan leveren.

Woonerf nieuwe stijl (foto: EK)



Oude Delft, Delft (foto: SS)

Oude Delft, Delft

Oude straten bieden veel elementen die de belevingswaarde van de straat verhogen. Op deze gracht zijn dat oude bomen, een beeld, een natuurstenen privé-stoep, een terrasje en een voormalige telefooncel die door bewoners is ingericht als kunstvitrine.

Leonard Bramerstraat, Delft

De speelplaats met bomen en een bank is geïntegreerd in het straatbeeld, zonder hek of muur. Voor automobilisten is het direct duidelijk dat zij hun gedrag moeten aanpassen.

(foto: SS)



Koningsplein, Delft

Door de as van de weg te verschuiven is voor deze school een plein met bankjes ontstaan met ruimte voor wachtende ouders. Het monumentale gebouw krijgt daarbij meer aandacht. De knikken in de straat liggen op volkomen logische plekken en zijn voor passerende automobilisten dus zondermeer acceptabel.

Wielewaalstraat, Delft

In deze buurt staan de meeste auto's geparkeerd op eigen erf. Wanneer de auto weg is, ontstaat een besloten plaatsje dat geschikt is als speelplek voor kleine kinderen. Zig-zag over de straat lopen molgoten. Deze zorgen voor afvoer van regenwater en doen tegelijk dienst als snelheidsremmers.

(foto: SS)



6.4 Autovrij

Geheel autovrije straten bieden geweldige mogelijkheden om kinderen vrij en veilig te laten spelen. Dergelijke straten stimuleren ook het onderlinge contact tussen bewoners: er is volop ruimte en rust om buiten te zitten en een praatje aan te knopen met voorbijgangers. Autovrije straten verdienen dan ook een prominente plaats in woongebieden.

Visdiefhof, Den Haag

Vier autovrije erven bieden volop speelruimte aan de kinderen uit de buurt. Iedere straat is ingericht voor een andere leeftijdsgroep. Kinderen uit de hele buurt komen er spelen. Jammer genoeg moeten zij dan wel traditionele straten oversteken, zonder goede oversteekvoorzieningen.

(foto: SS)



Binnenstad Delft

De autoluwe binnenstad van Delft is een tussenvorm tussen een woonerf en een autovrij gebied. Het gebied wordt afgesloten door (hydraulisch verticaal) beweegbare paaltjes (polers genaamd). Automobilisten kunnen bij de deze plekken, de poorten, toestemming vragen om het gebied binnen te mogen. Formeel is het een voetgangersgebied waar verder ook fietsers toegang hebben. Het lijkt in de uitwerking op een woonerf: het rijdend verkeer wordt geacht stapvoets te rijden en voetgangers mogen de gehele breedte van de straat gebruiken. Het lijkt een interessant experiment om ook een proef te starten met een *ompollerd* verblijfsgebied.

(foto: DB)



6.5 50 km-straten

Drukke doorgaande wegen vormen voor kinderen grote barrières. Hun zelfstandige actieradius wordt grotendeels bepaald door dergelijke verkeersaders. Het is dus zaak om het aantal 50 km-wegen tot een minimum te beperken. Veel dorpen en kleine steden kunnen in hun geheel 30 km-gebied worden.

Indien drukke doorgaande wegen onvermijdelijk zijn, moeten ze zowel in de lengte- als de breedterichting veilig worden ingericht. Wanneer de ruimte schaars is krijgt ruimte voor het fietspad prioriteit boven parkeerruimte.

Voet- en fietspaden

In de lengterichting is het belangrijk dat er aparte voet- en fietspaden zijn van minimaal 1,50 meter breed. Zo kunnen ook onervaren fietsers veilig langs deze wegen rijden, bijvoorbeeld een ouder met kind naast elkaar. Fietspaden liggen bij voorkeur in het zicht van automobilisten. Indien het fietspad schuil gaat achter een rij geparkeerde auto's, bestaat het gevaar dat automobilisten en fietsers elkaar uit het oog verliezen, terwijl ze elkaar bij een volgende kruising misschien weer tegenkomen. In dat geval dient het fietspad de dwarsstraten op een plateau te kruisen. Fietsstroken zijn niet geschikt voor drukke wegen: het verkeer raast dan vlak langs de fietsers en de stroken vormen te vaak een snelle parkeerplaats voor auto's. Voor sommige minder drukke straten (met veel kruispunten en geen foutparkeren) kunnen fietsstroken een aardige oplossing zijn. Nog beter is het om zulke straten in te passen in een 30 km-gebied.

Oversteken

Om drukke straten goed overstekbaar te maken voor kinderen, zijn (op alle voor voetgangers en fietsers relevante plekken) robuuste overstekvoorzieningen nodig. Dat betekent: zorgen dat de overstekplaats van verre herkenbaar is voor de automobilist en dat de snelheid van het autoverkeer effectief wordt geremd tot 30 km/uur. Voor de overstekende voetganger of fietser is het prettig en veilig om 'in tweeën' over te kunnen steken, dus via een vluchtheuvel. Bij een zeer groot verkeersaanbod kan - als extra maatregel - een verkeerslicht nodig zijn.

(foto: EK)



(foto: EK)



(foto: SS)



Loop- en fietsroutenetwerk

In het ideale geval zijn alle straten binnen de bebouwde kom veilig genoeg voor lopende en fietsende kinderen. Tot het zover is, is het nuttig om te zorgen voor een veilig en aantrekkelijke loop- en fietsroutenetwerk. Zo'n netwerk verbindt alle voor kinderen aantrekkelijke openbare voorzieningen met elkaar, zoals scholen, de bibliotheek, winkelcentra, speelplekken, sportvelden en parken.

Een kinderroutenetwerk leidt langs autoluwe en autovrije straten. Alle kruisingen met 30 en 50 km-straten zijn beveiligd (zie hierboven bij 'oversteken'). De gehele route is herkenbaar, aantrekkelijk en sociaal veilig (dus in het zicht van huizen).

Trapvaardig bij basisschool Mozaïek in Delft (foto: AB)



6.6 Educatie en beleid

Leren deelnemen aan het verkeer vergt veel oefening. Het duurt jaren voordat kinderen het fietsen motorisch helemaal beheersen en nog langer voordat ze volledig inzicht en overzicht hebben in het verkeer.

Kinderen leren van heel jong af aan al hoe het er in het verkeer aan toe gaat. Vanuit de buggy en vanaf het fietszitje zien ze hoe hun ouders zich door het verkeer bewegen. Ze leren dat je rechts moet rijden en voor rood moet stoppen. Later leren kinderen zelf fietsen, gaan samen met hun ouders het verkeer in en leren de fijne kneepjes. Op school leren kinderen systematisch de verkeersregels.

Fietserbond assisteert bij fietscontrole (foto: AB)



Tot zover de ideale praktijk. De realiteit is natuurlijk anders: ouders hebben weinig tijd om met hun kroost te oefenen op de fiets, ze houden zich zelf niet aan de verkeersregels of ze denken: daar zorgt de school wel voor. Verkeerseducatie heeft echter op veel scholen een lage prioriteit.

Praktische verkeersles

Sommige scholen nemen verkeerseducatie heel serieus. Zij besteden aandacht aan theorie en praktijk. Op een verkeersparcours op het schoolplein kunnen de kinderen hun fietsvaardigheid verbeteren en oefenen met de voorrangregels. En een verkeersleerkracht gaat met groepjes kinderen de straat op. In sommige gemeenten wordt dit financieel ondersteund.

(foto: EK)



Schoolvervoersplan

Scholen kunnen – in samenspraak met ouders, gemeente en politie – het stimuleren van lopen en fietsen naar school vastleggen in een eigen vervoersplan. Een goede fietsenstalling met voldoende rekken is hierbij een niet te verwaarlozen aspect. Ouders die om allerlei redenen hun kinderen met de auto brengen, mogen de veiligheid van de andere kinderen niet in gevaar brengen. 3VO heeft samen met de Fietsersbond Tien Gouden Regels opgesteld, aanbevelingen voor een veilige schoolomgeving. Gemeenten kunnen scholen behulpzaam zijn door bijvoorbeeld een convenant tussen gemeente, school, ouders en politie, waarin afspraken worden vastgelegd over infrastructurele aanpassingen, gewenst haal- en brengdrag en handhaving.



Gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen

Er is veel voor te zeggen om in lokale verkeers- en vervoersplannen apart aandacht te besteden aan de zelfstandige verkeersdeelname van kinderen. Diverse gemeenten doen dit al in verband met de afwikkeling van het verkeer naar en van basisscholen. Maar het kan ook gaan om de veilige bereikbaarheid van essentiële voorzieningen voor kinderen als bibliotheek, zwembad, sportvoorzieningen, muziekschool etc. Sommige gemeenten betrekken leerkrachten, ouders en kinderen bij het inventariseren van knelpunten en het bedenken van oplossingen. Ze ontwerpen speciale infrastructuur. En soms kiezen ze ervoor om in woonwijken de snelheidsremmende voorzieningen te concentreren op druk gebruikte school-thuisroutes en de omgeving van basisscholen. Veel gemeenten zetten ook extra in op afspraken met de ouders over de verkeersafwikkeling in de schoolomgeving en verkeerseducatie van kinderen (bijvoorbeeld het faciliteren van het praktisch verkeersexamen). 'Alle kinderen verlaten de basisschool met een (theorie en praktijk) verkeersdiploma' zou daarbij een helder beleidsdoel in een lokaal verkeer- en vervoersplan kunnen zijn.

Voorbeeld: Kinderen Veiliger Door Delft

Onder deze titel werkt de gemeente Delft aan een integraal plan, met als doel de zelfstandige bewegingsvrijheid van de jeugd te vergroten. Het plan bestaat uit zeven deelprojecten:

1. Een convenant tussen alle betrokken partijen, met daarin afspraken voor een samenhangende, procesmatige aanpak.
2. Maatregelen om een veilig routenetwerk te realiseren tussen scholen, buitenschoolse opvang, welzijns- en sportvoorzieningen.
3. Kindlinten (veilige kinderroutes).
4. Een website voor kinderen over verkeersveiligheid.
5. Een fietsenstalling bij iedere basisschool.
6. Praktische verkeerseducatie, waar nodig met een verkeersleerkracht.
7. Op iedere basisschool een verkeersouder (contactpersoon tussen school en gemeente).



Werken langs drie lijnen

De gemeente Alphen a/d Rijn pakt schoolverkeer systematisch en integraal aan. Het 'school-thuisrouteproject' is onderdeel van het collegeprogramma en wordt wijk voor wijk uitgevoerd. Een van die wijken is Kerk en Zanen.

Zoals in elke wijk is men in Kerk en Zanen begonnen met de oprichting van een werkgroep van gemeente, onderwijsbegeleidingsdienst, schooldirecties, verkeersouders en politie. Vervolgens is een enquête gehouden onder ouders, kinderen (groep 7/8) en buurtbewoners. Daarin is gevraagd naar knelpunten op school-thuisroutes. Op basis hiervan wordt langs drie lijnen gewerkt aan verbeteringen.

De gemeente pakt de meest genoemde knelpunten aan. Dat kan met infrastructurale voorzieningen, maar ook door middel van voorlichting. Zo heeft men de drukste school-thuisroutes voor kinderen gemarkeerd met speciale stoeptegels, terwijl automobilisten erop worden geattendeerd met borden.

De onderwijsbegeleidingsdienst maakt met iedere school een verkeerseducatieplan. Daarbij geeft de school onder andere aan hoe ze aandacht wil besteden aan de school-thuisroutes: in ieder geval in de klas, maar als het even kan ook op locatie. Om dit laatste te stimuleren, stelt de gemeente een verkeersleerkracht aan.

De ouders hebben ook een belangrijke rol.

De gemeente vraagt alle scholen om een verkeersouder aan te stellen. Deze verkeersouders spreken ouders aan op hun gedrag en ondersteunen de school bij verkeersactiviteiten.

De uitvoering van dit hele traject beslaat meerdere jaren. In de praktijk blijkt het niet eenvoudig om de continuïteit te waarborgen en alle betrokkenen gemotiveerd te houden. Zo hebben de scholen wel verkeersouders, maar deze krijgen weinig steun vanuit de onderwijs teams. Het parkeerverbod dat bij een van de scholen is ingesteld, wordt door de school niet actief ondersteund, waardoor de wijkagent het idee heeft dat hij er alleen voor staat. Ook op de school-thuisroutes zijn nog mankementen die wachten op verbeteringen. (bron: "Spitsuur rond school", 2003. ROV Utrecht)

Speelruimtenorm

Het heeft voordelen om te werken met een speelruimtenorm. Een norm zorgt ervoor dat speelruimte een vaste plek krijgt in planprocessen en niet zomaar kan worden 'vergeten'. Een norm biedt continuïteit in het gemeentelijk beleid en helderheid in de contacten tussen gemeente en burgers. Bij nieuwbouw en herstructurering kan de speelruimtenorm maatgevend zijn voor het ontwerp. In bestaande wijken kan de norm fungeren als ijkpunt en streefbeeld.

Nadeel van een speelruimtenorm is dat deze doorgaans alleen is gericht op formele speelplekken. Terwijl kinderen ook (en juist) graag spelen in de gehele woonomgeving. Mogelijk is een norm te ontwikkelen voor de bespeelbaarheid van een hele buurt.

Speelruimtenorm Leiden

De gemeente Leiden heeft een eigen speelruimtenorm geformuleerd voor het aantal en de omvang van de speelplekken per aantal kinderen binnen een bepaalde leeftijdscategorie en binnen de voor hen geldende weg- en waterbarrières.

Deelgebieden voor kinderen t/m 12 jaar worden bepaald door fysieke barrières: waterpartijen met diep water en hoge oevers en wegen waar de snelheid 50 km/uur of hoger is. Per deelgebied bepaalt het aantal kinderen per leeftijdscategorie hoeveel speelplekken er moeten komen, met een minimum van één speelplek per deelgebied voor de jongste twee groepen. Parken tellen niet mee, maar kunnen de locatiekeuze van speelplekken wel beïnvloeden. Leiden besteedt speciale aandacht aan de oudste groep, omdat deze er doorgaans bekaaid afkomt.

In nieuwbouwwijken en herstructureringsgebieden wordt de speelruimtenorm direct toegepast. Voor bestaande woonwijken geldt als uitgangspunt dat de huidige situatie niet verder mag verslechteren en - zodra mogelijk - moet verbeteren. Dat betekent dat verdichting nooit ten koste mag gaan van de speelruimte. (bron: concept Handboek Speelruimtebeleid)

6.7 Participatie

Om een goed verkeerskundig ontwerp te maken moet een verkeerskundige goed op de hoogte zijn van het dagelijks gebruik en de ervaringen van bewoners. Kinderen moeten daarbij als aparte groep de gelegenheid krijgen om hun mening te geven en mee te denken. Want:

- Kinderen hebben groot belang bij een verkeersveilige woonomgeving.
- Kinderen komen op andere plekken dan volwassenen.
- Kinderen nemen als voetganger en fietser deel aan het verkeer.
- Kinderen hebben van andere dingen last dan volwassenen.
- Kinderen zijn goede waarnemers en kunnen hun ervaringen en mening uitstekend verwoorden.

Verdere informatie over de aanpak van kindparticipatie bij verkeersplannen is te vinden in het "*Handboek Ontwerpen voor kinderen*" (CROW, 2000)

Leeftijd	Aantal kinderen per speelplek	Actieradius (m)	Oppervlakte speelplek (m ²)
0 t/m 5	50	150	180
6 t/m 12	100	400	720
13 t/m 18	150	1000	1000

Meer voorbeelden en ideeën

- Spitsuur rond school, ROV Utrecht (2003)
- Netwerkdokument Ruimte voor de Jeugd, Het Platform voor de Jeugd (2005)
- Oases in het beton, Lia Karsten e.a. (van Gorcum, 2002)
- Tien Gouden Regels (3VO en Fietzersbond)
- www.crow.nl, onder 'specialistische onderwerpen, inrichting kindvriendelijke straten'
- Handboek Ontwerpen voor kinderen" (CROW, 2000)
- Landje pik (Dick Jansen / SPEELRUIMTE, 1996)
- Kom je buitenspelen? (LANS, 1989)

6.8 Nederlandse vertaling Delft Manifest

Het Delfts Manifest voor een Kindvriendelijke Stedelijke Buitenruimte

Uitwerking voor Nederland

Overwegende dat:

- een stad vriendelijk voor kinderen, is vriendelijk voor iedereen.

Erkennde dat:

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

Voortbouwend op:

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

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

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

7 Vervolgprojecten

Eddie Kips en Martijn Kramer

7.1 Haaglanden,

Verkeersveilige straten voor kinderen

Het eerdere project 'kindvriendelijke straten Haaglanden' was een belangrijke component van de Childstreet 2005 zomerconferentie en van rechtstreeks belang voor Haaglanden. In de periode maart t/m juli 2005 is versie 1 van het meetinstrument KiSS ontwikkeld en dit is tijdens de conferentie gedemonstreerd en getest.

Het nieuwe project 'Verkeersveilige straten voor kinderen' bouwt verder op de ervaringen en resultaten en bestaat uit de volgende onderdelen.

1. Upgrade KiSS-1.0, dit mede op grond van evaluaties tijdens de conferentie. Dit werk is gepland van december 2005 tot maart 2006, dit omdat 3VO in april 2006 de update wil gaan inzetten.
2. Ontwikkeling KiSS-jr, een versie die onder begeleiding bruikbaar is voor basisschoolleerlingen van 10 a 12 jaar. Dit werk is ook gepland van december 2005 tot maart 2006, dit omdat 3VO in april 2006 hiermee verder gaat.
3. Toepassing bij deelnemers Straatspeeldag, bovengenoemde instrumenten gebruiken bij een tiental straten die deelnemen aan de straatspeeldag van 3VO in

Haaglanden. Hierbij ook samen met de bewoners de resultaten en de instrumenten evalueren. Werkzaamheden in de periode maart t/m juni 2006.

4. Typologie straten, een eerste aanzet om te komen tot een typologie van straten vanuit het perspectief verkeersveilig gebruik door kinderen. Werkzaamheden gedurende de gehele projectperiode tot oktober 2006.
5. Toepassing trottoir, binnen de bovengenoemde typologie, het in bijzonder inventariseren van huidig beleid en praktijk ten aanzien van het wel of niet toepassen van trottoirs in 30km straten. Werkzaamheden gedurende de gehele projectperiode tot oktober 2006.
6. Toepassing woonerf, binnen de bovengenoemde typologie, het in bijzonder inventariseren van huidig beleid en praktijk ten aanzien van het wel of niet toepassen van (woon)erven in relatie tot 30km straten. Werkzaamheden gedurende de gehele projectperiode tot oktober 2006.
7. Rapportage, afrondend, gepland in november en december 2006.

7.2 Proeftuin kindvriendelijke inrichting Poptahof

Als vervolg op de conferentie Childstreet2005 en de ontwikkeling van KiSS hebben de organisatoren van de conferentie, de bestuurders van de gemeente Delft en de Stichting Habiforum het initiatief genomen een proefproject op te zetten in de wijk Poptahof in Delft.

De Poptahof is gekozen omdat de wijk groot-schalig wordt herontwikkeld. Hiervoor is een projectorganisatie opgericht, wat de kansen op implementatie vergroot. De Poptahof is op verschillende gebieden -verkeerskundig, stedenbouwkundig, sociaal, economisch, cultureel - en wat de gezondheid van kinderen en andere bewoners betreft, typerend voor een centraal in de stad gelegen wijk en een naoorlogse hoogbouwwijk. De mogelijkheden voor aanpassingen zijn groot vanwege de aard van de buitenruimte: deze biedt bijzondere mogelijkheden voor een essentieel andere verhouding tussen de ruimte voor verkeer en de verblijfsfunctie. Vanwege deze kenmerken kan de wijk uitstekend als (inter)nationaal voorbeeld dienen.

Dit proefproject, een zogenaamde proeftuin, wordt onderdeel van het programma Vernieuwend Ruimtegebruik van Habiforum. Bij proeftuinen gaat het om interventies in het lopende planproces. Betrokkenen worden uitgenodigd om mee te denken over oplossingen voor praktische problemen.

In een proeftuin participeren alle personen die rechtstreeks bij het probleem betrokken zijn: bestuurders, professionals en ook bewoners en gebruikers. In deze proeftuin zijn dat dus ook kinderen.

Gezamenlijk worden innovatieve oplossingen ontwikkeld. Wanneer nodig worden deskundigen, wetenschappers of praktijkdeskundigen uit andere sectoren uitgenodigd om ervaringen van elders te kunnen benutten. Belangrijk in een proeftuin is dat er ruimte wordt geboden om even buiten de gebruikelijke orde te stappen en van elkaar te leren. Dit leidt tot doorbraken.

Belangrijke innovatiepunten in de proeftuin "Popta-erf, een kindvriendelijk hof verbonden met de stad" zijn:

- Ontwerpen met het oog op een meervoudig gebruik van de openbare ruimte in tijd en functie.
- Ontwikkelen van stapvoetse (maximaal 15 km/h) verkeersverbindingen door de wijk.
- Ontwikkelen van langzaam-verkeersverbindingen met het centrum en andere wijken van de stad.
- Ontwikkelen van nieuwe inrichtingsvormen voor stadsstraten waarbij een vrij hoge intensiteit van auto's en openbaar vervoer samengaat met goede (aan-trekkelijk, veilig, weinig omwegen) oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers (jong en oud).
- Ontwerpen met het oog op flexibiliteit.
- Ontwerpen van een beweegvriendelijke wijk.
- Ontwikkelen en vullen van een "gereed-schapskist" voor duurzaam en kindvriendelijk ruimtegebruik en deze toepassen in de proeftuin.
- Opzetten van een ontwerp- en besluitvormingsproces met inbreng van de belanghebbenden vanuit hun verschillende achtergronden en van professionals, zodat dit proces bijdraagt tot een grotere betrokkenheid bij het toekomstige gebruik van de openbare ruimte.

- Ontwikkelen en toepassen van het begrip 'ontmoeting' als maatstaf voor de kwaliteit van de openbare ruimte.
- Ontwikkelen van een Childfriendly label of certificaat.
- Vergelijkend onderzoek in Nederland en het buitenland naar effecten op de gezondheid van bewoners, van een meer op fysieke beweging ingerichte openbare ruimte.
- Vergelijkend onderzoek in Nederland en het buitenland naar waardeontwikkeling van onroerend goed als gevolg van verbetering van de openbare ruimte.

De initiatiefnemers hebben voor ogen dat tijdens de proeftuin kennis wordt ontwikkeld die in de Poptahof ingezet kan worden. Die inzet zal moeten leiden tot investeringen in een kindvriendelijke inrichting van de wijk. Investeringsring die anders, rijker, beter en sneller zijn dan zonder proeftuin.

Daarnaast wordt ontbrekende kennis en informatie op het gebied van kindvriendelijke inrichting als kennisvraag richting wetenschappelijke onderzoekprogramma's en beleid gestuurd. Ook worden methodieken, instrumenten en vaardigheden ontwikkeld om in de toekomst tot vernieuwende hoogwaardige ruimtelijke investeringen te komen. Dit komt ten goede aan eenieder die betrokken is bij de inrichting van de openbare ruimte en uiteindelijk aan de kinderen en alle andere gebruikers van die ruimte.

De illustraties en artikelen zijn door de eigenaren voor éénmalig gebruik in deze publicatie afgestaan.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

ISBN-10: 90-75903-15-4

ISBN-13: 978-90-75903-15-7

© 2006

**the International Institute for
the Urban Environment**

**Nickersteeg 5
2611 EK Delft**

www.urban.nl

Overzicht van de inhoud van de CD-rom

1 CHILDSTREET2005 website

2 Childstreet2005 resultaten in pdf (En)

Please note that copyrights can apply to pictures and text.

Programme overview

IIUE staff involved

Participants list Childstreet2005

Wednesday session 1

Steven Schepel	Woonerf revisited, Delft as an example?
Lia Karsten	Childstreet/Urban Haven
Boudewijn Bach	Design for ALL

Wednesday session 2

Francine Loiseau	People-friendly streets in France
Tim Gill	Home Zones in the UK: History, progress & prospects
Ute Hoogeveen-Breithaupt/ Marco Huttenmoser	Research en results from Switzerland

Wednesday session 3

Huib Haccou	Development and design of Child Friendly public space
Rik Grashoff	Delft a childfriendly city

Wednesday session 4

Hiroyuki Imai	The Long and Winding Road that Leads to "Traffic Calming" in Japan
Hans Karssenberg/ Ineke Aquarius	The Forbidden Fruits of Urban Exploration
Dan Burden	Stand by: The future is coming...
Steven Schepel (KiSS)	Introduction on KiSS, the Childstreet2005 evaluation tool

Wednesday session 5

Karen Mulder	De Poptahof from another perspective
Etienne van der Horst	Traffic in Delft more friendly for children

Thursday evaluation tour

Mrs. Van Dijk Staats	Word of welcome
Wil Houtman	Childfriendly cities in the Netherlands
Boudewijn Bach	Connections, Routing and Urban Design

Friday session 6

Taeke de Jong	Some remarks on child perception and patterns
Sara van Duijn	The urban area, as playground for children

Friday presentations

Evaluation group E1	result
Evaluation group E2	result
Evaluation group E3	result
Evaluation group E4	result
Design group DA	presentation
Design group DB	presentation
Design group DC	presentation
Design group DD	presentation

Extra

Henk Schepers	Spatial planning in relation to children and young adults
Kips & Schepel	Woonerf, concept development
Gehl	Life between buildings, using public space
Description walks	
Description evaluation tour	

3 KiSS formulieren

Met KiSS aan de slag

3.1 Nederlands

3.2 Engels

3.3 Statische bewerking van de resultaten

3.4 Feedback op KiSS 1.0 uit A'dam

4 Achtergrondmaterialen

In de aanloop naar Childstreet2005 is uit vele bronnen geput. Wij willen u deze bronnen niet onthouden.

4.1 Velomondiaal 2000 Amsterdam	Cycling to school
4.2 Velocity 2001 Schotland	More cycling to school
4.3 Childfriendly Cities 2002 Brugge	Cycling on one's own
4.4 Velocity 2005 Dublin	Gradually grow to cycle: experiences with a child-friendly public space.

5 Een KiSS voor Childstreet (Dit boekje als pdf)