

Verkeren in verblijfsgebieden

Samenvatting

Veel straten in verblijfsgebieden zijn niet veilig en aantrekkelijk genoeg om hun verblijfsfunctie waar te kunnen maken. Daarom wordt in dit paper gepleit voor een herwaardering van het (woon)erf en het trottoir. De veiligheid en gebruikswaarde van verblijfsgebieden kan aanzienlijk worden vergroot door:

- waar mogelijk erven te realiseren in plaats van 30 km-straten;
- in 30 km-straten te zorgen voor goede, brede, autovrije trottoirs.

Janneke Zomervrucht, Geert Hendriks, Steven Schepel, Veilig Verkeer Nederland



1. Inleiding

Duurzaam Veilig heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de verkeersveiligheid. Landelijk gezien is het aantal verkeersslachtoffers de afgelopen jaren sterk afgenomen. In verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom zijn de resultaten echter minder positief. Veel straten zijn daar nog niet echt veilig en aantrekkelijk. Daardoor zijn ze maar matig geschikt voor verblijfsactiviteiten.

In verblijfsgebieden staat het 'verblijven' voorop. Het zijn gebieden waar kinderen spelen en mensen elkaar ontmoeten zonder voortdurend alert te hoeven zijn op verkeer. De verblijfsfunctie komt alleen tot zijn recht als:

- de straten zo veilig zijn dat kinderen, ouderen, voetgangers en fietsers een minimale kans lopen op een ernstig ongeval;
- de straten zo aantrekkelijk zijn ingericht dat zij uitnodigen tot buitenspelen en ontmoeten.

Dankzij Duurzaam Veilig zijn de afgelopen jaren veel 30 km-gebieden gerealiseerd. Dat is uiteraard grote winst vergeleken met vroeger, toen in alle straten binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 50 km/uur van kracht was. Maar in de praktijk blijken 30 km-straten toch niet de beste voorwaarden te bieden voor verblijfsactiviteiten:

- 30 km/uur is in verblijfsgebieden geen veilige snelheid. De kans op ongevallen is in 30 km-straten aanzienlijk groter dan in erven.
- De gebruikskwaliteit van 30 km-straten is vaak onvoldoende. Dit hangt onder andere samen met het feit dat de trottoirs in veel straten te smal zijn, of worden gebruikt als parkeerruimte, of ontbreken.

Binnen het stedenbouwkundig en verkeerskundig ontwerp zou meer recht moeten worden gedaan aan de verblijfsfunctie van verblijfsgebieden, en dus aan het belang van interactie en ontmoeting. In dit paper gaan wij eerst in op het belang van de straat als verblijfsruimte voor kinderen en andere kwetsbare straatgebruikers. Vervolgens doen wij twee concrete voorstellen om de verblijfsfunctie van straten in verblijfsgebieden te versterken:

- Vergroten van het aantal erven (en autovrije straten) in verblijfsgebieden.
- Zorgen voor goede, brede, autovrije trottoirs langs 30 km-straten (of andere autovrije ruimte).

2. 'Childstreet' en 'KiSS': de straat als verblijfsruimte

Tot in de jaren '50 van de twintigste eeuw waren de meeste straten in de bebouwde kom bij uitstek plekken waar kinderen speelden en volwassenen elkaar ontmoetten. Bijna alle straten waren 'verblijfsstraten'. Voor de bewoners was dit een gunstige situatie:

- Voor kinderen is het heel belangrijk dat zij buiten kunnen spelen en zelfstandig mobiel kunnen zijn. Dat heeft een positieve invloed op de kwaliteit van hun leven hier en nu. Én het is onmisbaar voor een evenwichtige ontwikkeling van motoriek, zintuigen, taal, ruimtelijk inzicht, creativiteit, kennis en sociale vaardigheden.
- Spelende kinderen zorgen voor leven op straat. Ouders houden een oogje op hun kinderen en gaan daardoor 'met het gezicht naar de straat' leven. Dit komt de sociale samenhang en de sociale veiligheid van een buurt zeer ten goede.

Onder meer door de toename van het gemotoriseerde verkeer en de parkeerdruk is de verblijfsfunctie van de straat de afgelopen decennia ernstig in het gedrang gekomen. Zo spelen kinderen steeds minder buiten en mogen zij van hun ouders op steeds latere leeftijd zelfstandig de straat op.

Om de verblijfswaarde van de straat beter in beeld te brengen, werd in 2005 in Delft de internationale conferentie Childstreet2005 gehouden. Daar is de basis gelegd voor het concept Childstreet, waarin de stedelijke openbare ruimte wordt beschouwd vanuit de zelfstandige mobiliteit van kinderen. Het Delft Manifesto, de slotverklaring van de conferentie, heeft handreikingen gegeven voor een integraal beleid voor een kindvriendelijke stedelijke buitenruimte. Hierop gebaseerd levert Childstreet voor de Nederlandse situatie aanbevelingen voor het (her)ontwerp van de openbare en verkeersruimte die aanvullend zijn op Duurzaam Veilig binnen de bebouwde kom. Hierbij wordt de geïntegreerde Triple E aanpak voorgestaan, met aandacht voor Engineering (inrichting), Education (verkeersopvoeding) en Enforcement (handhaving).

Om het Childstreet-concept tastbaar te maken, is de Kinder Straat Scan (KiSS) ontwikkeld (zie www.vvn.nl). KiSS is een methode om zo objectief mogelijk vast te stellen hoe geschikt een straat is om te lopen, te fietsen en te spelen. Bij een KiSS-meting kan een straat maximaal 100 punten scoren op zes verschillende aspecten van kindvriendelijkheid:

- Bescherming (sociale veiligheid en verkeersveiligheid);
- Beloopbaarheid (oversteekbaarheid van de straat te voet en aanwezigheid van loopruimte);
- Befietsbaarheid (bruikbaarheid van de straat per fiets en aanwezigheid van fietsvoorzieningen);
- Bewegingsvrijheid (mogelijkheden om de straat 'kriskras' en over de volle breedte te gebruiken);
- Belevingswaarde (aantrekkelijkheid en variatie van de straatinrichting);
- Bespeelbaarheid (de ruimte voor allerlei speelse activiteiten).

Kinderen zijn bij een KiSS-meting dus het uitgangspunt, maar de uitkomsten zeggen ook veel over de verblijfswaarde van de straat voor andere niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers. Immers, om het motto van Child Friendly Cities te citeren: 'A city friendly to children is a city friendly to all'.

3. Erven

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

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

Objectieve veiligheid

In (woon)erven dient stapvoets te worden gereden en geldt een maximumsnelheid van 15 km/uur. Dit betekent dat de kans op botsingen en de kans op zware ongevallen veel kleiner is dan in 30 km-straten:

- Een auto heeft veel meer kans om tijdig te stoppen. Bij 15 km/uur kan een auto binnen 5 meter stilstaan. Bij 30 km/uur bedraagt de stopafstand 12 meter (tabel 1).
- Ook voetgangers en spelende kinderen hebben meer mogelijkheden om een botsing te vermijden. Een auto die met 15 km/uur op je afkomt, is langer binnen gehoorsafstand dan een auto die 30 km/uur rijdt en geeft je twee keer zoveel tijd om uit te kijken.
- En wanneer het dan toch nog fout zou gaan, dan zal de 'klap' in een (woon)erf meestal minder hard aankomen. Bij een botsing tussen een voetganger en een auto die 15 km/uur rijdt, is er 1% kans dat de voetganger overlijdt. Als de auto 30 km/uur rijdt, is deze kans 5% (tabel 2).

Bovenstaande drie verschijnselen versterken elkaar.

Tabel 1. Stopafstand van auto's bij diverse snelheden.

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

Bron: Spelen op straat, 2007

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

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

Bron: Spelen op straat, 2007

Beleving van snelheid

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

Tabel 3. Beleving van snelheid.

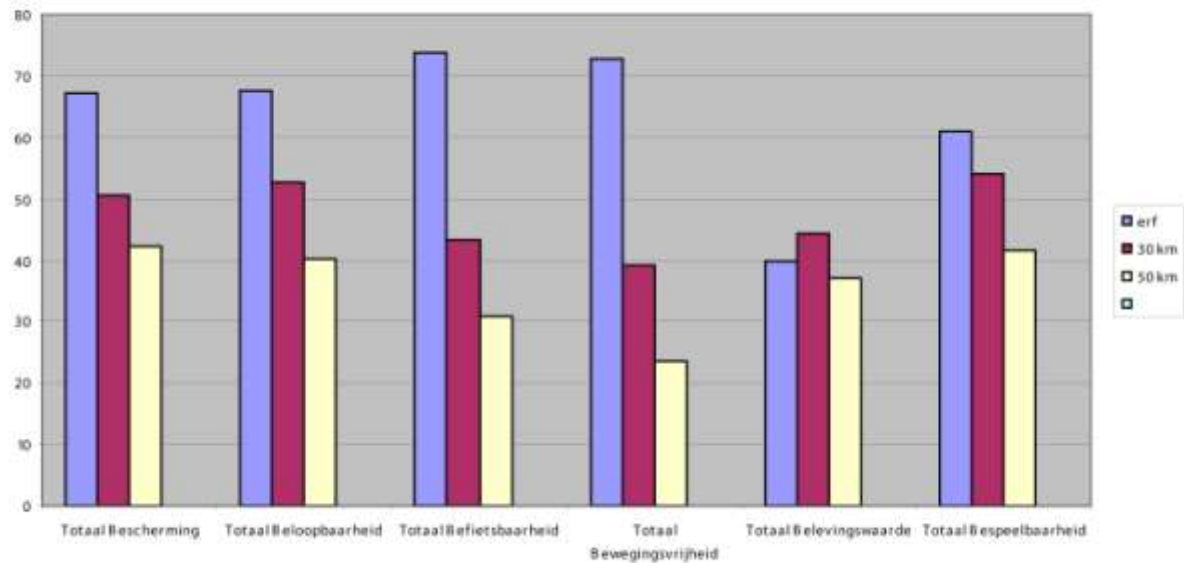
Objectieve snelheid	Beleving door automobilist	Beleving door 12-jarig kind
15 km/uur	'Heel langzaam, ik sta bijna stil'	'Gewone snelheid op de fiets'
30 km/uur	'Langzaam'	'Onmogelijk hard, zo snel kan ik niet fietsen'
50 km/uur	'Gewoon'	'Een andere wereld, gevaar, heel voorzichtig zijn'

Naar: Spelen op straat, 2007

Gebbruikskwaliteit / verblijfswaarde

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

Uitkomsten KiSSmetingen per snelheidslimiet



*Afbeelding 1, Scores van straten volgens Kinder Straat Scan (KiSS), per snelheidslimiet
Bron: Spelen op straat, 2007*

Regelgeving

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

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

Concluderend: in een erf komt de verblijfsfunctie van verblijfsgebieden veel beter tot haar recht dan in 30 km-straten. Erven zijn veiliger, de gebruikskwaliteit is hoger en de regelgeving ondersteunt de verblijfsactiviteiten (afbeelding 2). Het verdient dan ook aanbeveling om in verblijfsgebieden veel meer variatie aan te brengen dan nu meestal het geval is.

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



Afbeelding 2. Een erf: een prima plek om te verblijven

4. Trottoirs

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

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

- In de regelgeving van Duurzaam Veilig zijn geen nadrukkelijke eisen opgenomen met betrekking tot het ontwerp en de afmetingen van trottoirs.
- De toenemende parkeerdruk leidt ertoe dat trottoirs worden versmald of gedeeltelijk worden gebruikt als parkeerplek (afbeelding 3).



Afbeelding 3. Trottoirs in 30 km-straten worden vaak in beslag genomen door geparkeerde auto's.

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

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

5. Conclusie

In verblijfsgebieden krijgen de verblijfsactiviteiten (spelen, elkaar ontmoeten) in de praktijk nog onvoldoende prioriteit. Om de verblijfsactiviteiten meer kans te geven, moet meer rekening worden gehouden met de behoeften van kinderen en ouderen, voetgangers en fietsers.

Concrete aanbevelingen zijn:

- Meer variatie aanbrengen binnen verblijfsgebieden: waar mogelijk erven en autovrije straten realiseren in plaats van 30 km-straten.
- In 30 km-straten zorgen voor goede en brede trottoirs. Als dat niet mogelijk is, verdient het de voorkeur de 30 km-sstraat te veranderen in een erf.
- Shared space, waarbij trottoirs afwezig zijn en de ruimte gezamenlijk wordt gebruikt door verkeer, spelende kinderen en gezellig pratende (niet oplettende) volwassenen, is alleen verantwoord als het verkeer stapvoets rijdt.

Literatuur

1. Spelen op straat. Rapportage verkeersveiligheidsproject 'Verkeersveilige straten voor kinderen'. In opdracht van het Stadsgewest Haaglanden uitgevoerd door het International Institute for the Urban Environment (IIUE). Delft, 2007 (www.urban.nl).
2. SOS voor Spelen op straat (publieksversie van 'Spelen op Straat'). Veilig Verkeer Nederland, 2007. Als pdf te downloaden via www.veiligverkeernederland.nl (klik op: service, handleidingen).
3. KiSS 3.0: Hoe kindvriendelijk is deze straat? Veilig Verkeer Nederland, 2007. Als pdf te downloaden via www.veiligverkeernederland.nl (klik op: zelf in actie, straatspeeldag, onze straat).
4. Een KiSS voor Childstreet. Een verkenning van de kindvriendelijke straat. Uitgave: IIUE. Delft, 2006 (www.urban.nl).
5. Netwerkdokument Ruimte voor de Jeugd. Ruimte voor de Jeugd, 2005 (www.ruimtevoordejeugd.nl).