

Duurzame Mobiliteit en Ruimte voor K.i.d.S

(Kinderen in de Stad)

Auteur: mevrouw C.L.C.M. Spapé

Instelling: SOAB adviseurs voor woning en leefomgeving

Email: i.spape@soab.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005,
24 en 25 november 2005, Antwerpen

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Vier invalshoeken voor ruimte voor K.i.d.S
3. Ruimtelijke mogelijkheden
4. Greep uit initiatieven en concepten

Referenties

Samenvatting

Duurzame Mobiliteit en Ruimte voor K.i.d.S. (Kinderen in de Stad)

Steden zijn steeds minder geschikt voor kinderen. Speelplekken verdwijnen onder nieuwe functies en weer meer auto's komen op die functies af. Scholen en andere (kinder)organisaties fuseren, waardoor afstanden groter worden en meer kinderen niet op de fiets, maar 'op de achterbank' naar school gaan. Jonge gezinnen vluchten steeds vaker naar de VINEX-locaties, waar meer ruimte is voor kinderen, maar daarmee verdunt en verschaalt de stad en wordt de vitaliteit van steden uitgehold. Alles bij elkaar een ongewenste ontwikkeling vanuit mobiliteit, verkeers- en sociale veiligheid, ruimtegebruik, sociale opbouw en economie. Helaas hebben nog weinig stadsbesturen oog voor deze samenhangende problematiek van kinderen in de stad. Kortom: kinderen staan niet op de politieke agenda, lijken in de stedelijke planning een vergeten groep en krijgen te weinig aandacht van de verkeers- en stedenbouwkundigen. Het wordt tijd voor een nieuw idee: K.i.d.S. ofwel Kinderen in de Stad als een ruimte-innemend object.

Summary

Space for K.i.d.S: Kids in the Streets

Cities are not longer fit for children. Playgrounds disappear, new functions appear and cars arrive at the spots. Schools and other kid-attracting functions merge, which leads to more car use and less independency for kids. Because of the availability of space for kids young families move to the new towns: in economic perspective and from the point of view of liveable cities, health and mobility a complete disaster for the existing (inner) cities.

Local governments should take the challenge to put kids on the local agenda: more space for kids is necessary. Kids should become a 'protected species'. It's time for K.i.d.S: Kids in the Streets!

1. Inleiding

Steden zijn steeds minder geschikt voor kinderen. Speelplekken verdwijnen onder nieuwe functies en weer meer auto's komen op die functies af. Scholen en andere (kinder)organisaties fuseren, waardoor afstanden groter worden en meer kinderen niet op de fiets, maar 'op de achterbank' naar school gaan. Jonge gezinnen vluchten steeds vaker naar de VINEX-locaties, waar meer ruimte is voor kinderen, maar daarmee verdunt en verschaalt de stad en wordt de vitaliteit van steden uitgehoud. Alles bij elkaar een ongewenste ontwikkeling vanuit mobiliteit, verkeers- en sociale veiligheid, ruimtegebruik, sociale opbouw en economie. Helaas hebben nog weinig stadsbesturen oog voor deze samenhangende problematiek van kinderen in de stad. Kortom: kinderen staan niet op de politieke agenda, lijken in de stedelijke planning een vergeten groep en krijgen te weinig aandacht van de verkeers- en stedenbouwkundigen. Het wordt tijd voor een nieuw idee: kinderen als ruimte-innemend object in de stad.

Inhoud paper

Onder invloed van genoemde veranderingen streeft SOAB in het nieuwe concept 'K.i.d.S.' (Kinderen in de Stad) naar een bredere aanpak: een combinatie van meer speel- en bewegings- en verplaatsingsruimte voor kinderen in hun stad, een bijdrage aan de sociale ontwikkeling, gezondheid, veiligheid en zelfstandigheid van kinderen en het behoud van kinderen als een levendige doelgroep in de stad. In dit paper wordt in hoofdstuk 2 eerst nader ingegaan op vier invalshoeken, onder meer de ontwikkelingen met betrekking tot kindermobiliteit en de ontwikkelingen in het verkeersveiligheidsbeleid. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op mogelijkheden voor ruimtelijke inpassing van kindervoorzieningen naar verschillende niveaus. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 een overzicht geschetst van een aantal initiatieven en concepten met speciale aandacht voor kinderen en hun ruimtebehoeften, die in Nederland van de grond zijn gekomen.

2. Vier invalshoeken voor ruimte voor K.i.d.S

Voor SOAB (actief op het gebied van stedenbouw, volkshuisvesting, duurzame mobiliteit en participatie) was de omschreven problematiek aanleiding om na te denken over een nieuwe benadering waarbij nieuwe kansen voor kinderen in stedelijk gebied konden ontstaan. Dat doen we onder de noemer K.i.d.S. ofwel: ‘Kinderen in de Stad’. Ter toelichting belichten we een viertal aspecten rondom dit nieuw SOAB-concept K.i.d.S:

1. Ruimte en K.i.d.S;
2. Mobiliteit en K.i.d.S;
3. Maatschappij en K.i.d.S;
4. Economie en K.i.d.S.

Ruimte en K.i.d.S.

Gevoelsmatig mag worden geconstateerd, dat het er in de stad voor kinderen niet beter op wordt door de toenemende druk op de stedelijke ruimte. Een aantal ruimtelijke ontwikkelingen speelt daarbij een rol:

- Scholenbouw op goedkope grond in de periferie van woonwijken;
- Afstand naar scholen neemt toe door schaalvergroting;
- Grotere afstand vergemakkelijkt de keuze voor de auto.

Interessant is natuurlijk met cijfers aan te tonen, dat kinderen ruimtelijk in de knel komen. Deze cijfers zijn helaas niet gevonden. Gemeenten menen aan speelbeleid te doen door een ‘kudde wipkippen’ op een terreintje te zetten. Een meer op leeftijd en activiteitenpalet afgesteld speelbeleid is helaas schaars. Fusies van scholen en andere (kinder)organisaties en schaalvergroting doen de afstanden tussen woning en voorzieningen toenemen: kinderen stappen van de fiets ‘op de achterbank’ van hun ouders. In de wijken en buurten in de stad is voor buitenspelen steeds minder ruimte: kinderen zijn voor het buitenspelen teruggedrongen tot ‘postzegel-plekjes, brandgangen en restruimtes’. Daarnaast verdwijnen nog al wat speelplekken ten gunste van parkeerruimte of bebouwing. Gevolg is dat die speelplaatsen die er nog zijn door het steeds drukker wordende verkeer (nog) moeilijker bereikbaar worden. Kinderen kunnen daardoor steeds minder zelfstandig buiten spelen en worden in hun

ontwikkeling geremd. En bekend is, dat de ontwikkeling van een maatschappij met steeds dikker wordende kinderen de komende jaren aardig wat los gaat maken. Ruimtelijk en sociaal allesbehalve aantrekkelijk. Onder invloed van een scala aan veranderingen wordt al vele jaren een pleidooi voor meer (speel)ruimte en een veiliger schoolomgeving voor kinderen in de stad gehouden. Belangrijk is dat de kinderen de ruimte krijgen om zich vrij te kunnen bewegen in hun eigen leefomgeving. Hierdoor doen kinderen (weer) op jonge leeftijd ervaring op met het zelfstandig te voet en op de fiets verplaatsen. Deze ervaring is zeer gewenst voor de ontwikkeling van het kind. Daarnaast is het belangrijk dat bij volwassenen een bewustwordingsproces in gang wordt gezet over de wijze waarop zij zich, veelal met de auto, verplaatsen.

De mondige automobilist laat zich over het algemeen goed horen, kinderen zelden: zij hebben geen stem en geen gezicht. Maar om onze steden levendig te houden is het belangrijk om kinderen, als ruimte-innemend object, op de agenda te zetten. Met K.i.d.S. krijgen kinderen die kans.

Mobiliteit en K.i.d.S.

Tot in de jaren zeventig liepen de meeste kinderen vanaf hun zesde jaar zelfstandig naar school, vriendjes of kinderactiviteit. Als de afstand groot was, gingen ze zelfstandig op de fiets. Halen en brengen was een uitzondering. Logisch, want de school lag in de buurt, de kinderen woonden in de straat en de meeste kinderactiviteiten waren in de buurt aanwezig. Door de groeiende welvaart, bewustere schoolkeuze van ouders en de daarmee gepaard gaande toenemende automobiliteit nam de afstand tot scholen en andere kindervoorzieningen toe. Ouders gingen er in toenemende mate toe over om hun kinderen naar school en andere activiteiten te begeleiden. Steeds meer werd de noodzaak tot halen en brengen van jonge kinderen gevoeld, en halen en brengen werd daarmee een feit.

De toenemende onveiligheid door het toenemende verkeer leidt tot een vicieuze cirkel in de schoolomgeving: kinderen worden met de auto gebracht vanwege de toenemende onveiligheid, maar toenemende autoaantallen vergroten de onveiligheid in de buurt opnieuw.



Ongevallen

In Nederland is bij tweederde van de scholen het verkeer onveilig. Dit blijkt uit onderzoek van 3VO, de landelijke verkeersveiligheidsorganisatie, bij in totaal 200 scholen. In 2003 vielen er onder kinderen van 0-14 jaar 64 doden in het verkeer. Eenderde van hen was op weg naar of van school.

Bij de overgang van basisschool naar middelbare school neemt het aantal slachtoffers snel toe. Kinderen moeten dan grotere afstanden gaan overbruggen om naar school te gaan en hebben veelal nog onvoldoende ervaring om zelfstandig aan het verkeer deel te nemen.

Slachtoffers verkeersongevallen op de fiets naar leeftijd in 2004

Leeftijd	10	11	12	13	14
Slachtoffers	28	37	65	89	96
<i>Bron AVV</i>					

Modal-split

Op het gebied van mobiliteit is een aantal cijfers te vinden om verschuivende ontwikkelingen te duiden. In het basisschoolverkeer wordt de fiets het meest gebruikt, met ongeveer 45 %. Dit wordt gevolgd door het aantal kinderen dat te voet gaat. Ruim 30 % loopt. De cijfers van het aandeel auto in het basisschoolverkeer variëren tussen de 14 en 24 %. De gebruikte onderzoeksmethode is van invloed gebleken op de onderzoeksresultaten over het gebruik van de vervoerwijze van basisschoolkinderen. Er zijn twee methodes te onderscheiden: onderzoek onder een steekproef van bewoners (vb. OVG 2001 en Fietsberaad, lit. 2) en onderzoek onder kinderen van basisscholen (vb. SOAB onderzoek, lit. 5,6,7).

Aanleiding om onderzoek te doen naar de vervoerwijze van kinderen op een basisschool is meestal dat er op de betreffende school verkeersproblemen zijn. Dit betekent over het algemeen dat het aandeel auto – de veroorzaker van de meeste verkeersonveilige situatie rondom scholen – in de modal-split hoger is dan bij onderzoeken waarbij een steekproef van een willekeurige populatie bewoners wordt genomen.

Verkeersveiligheidsbeleid

In navolging van de andere Europese landen heeft de minister van V&W recentelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid tot topprioriteit van haar beleid verklaard. Een beleid dat het intensiveren van het Duurzaam Veilig concept voorstaat op alle onderdelen van mens-voertuig-omgeving, gestoeld op de decentralisatiegedachten en inhoudend een gedeelde verantwoordelijkheid van alle partijen per regio. Dit betekent dat ook de gemeenten gevraagd wordt om op eigen niveau het verkeersveiligheidsbeleid aan te scherpen en prioriteit te geven aan het verder uitwerken van de wegcategorysering en zonale inrichting van wijken. In dit verband klinkt de roep van organisaties als 3VO en wijkraden om extra aandacht voor de verkeersveiligheid van kinderen en dan met name in de schoolomgeving.

In de afgelopen jaren is educatief en vooral infrastructureel het nodige gedaan, slechts met een tijdelijk effect. De tot nu toe getroffen maatregelen blijken onvoldoende invloed te hebben op het structureel voorkomen van gevaarzettend gedrag. Naast een integrale aanpak zijn nu maatregelen met een wettelijk kader nodig!

Maatschappij en K.i.d.S.

Ook maatschappelijk is een aantal ontwikkelingen van invloed op de kindermobiliteit. Hierbij gaat het om de volgende zaken:

- Toename autobezit onder tweeverdieners;
- Tweeverdieners c.q. taakcombineerders voelen zich afhankelijk van de auto;
- Algemene verslechtering van verkeersdiscipline: ouders **HEBBEN** geen probleem, maar ouders **ZIJN** daarin het probleem;
- Ouders vinden verkeerseducatie van hun kinderen een taak van de school en nemen (te) weinig eigen verantwoordelijkheid.

Genoemde ontwikkelingen hebben tot gevolg gehad dat de gemiddelde leeftijd waarop kinderen zich zelfstandig in het verkeer mogen bewegen in de laatste 20 jaar is opgelopen van 7-8 jaar tot zelfs 10 tot 12 jaar in de grote steden. In de jaren 70 lag die leeftijd rond de 6 jaar. Het ontbreken van speelruimte in de buurt en de ingewikkelde gezinslogistiek vanwege het halen en brengen van kinderen leidt ertoe, dat veel kinderen binnen spelen. Kinderen mogen zich pas op latere leeftijd zelfstandig in de maatschappij bewegen: maatschappelijk en verkeerskundig een slechte ontwikkeling want met te weinig verkeerservaring komen naar

verhouding veel 12-15 jarigen terug in de ongevalstatistieken, als ze opeens zelf naar de middelbare school gaan fietsen. Dat bewegen op de achterbank beperkingen heeft, is duidelijk: niet alleen slecht voor de gezondheid en motorische ontwikkeling, ook slecht voor de sociale ontwikkeling van kinderen. Te weinig beweging en de afnemende gezondheid van kinderen staan momenteel volop in de belangstelling. Het gegeven, dat die meer draagkrachtiger ouders, die de stad dan ontvluchten, komen massaal in de VINEX-locaties terecht; haast een segregatie van bevolkingsgroepen. En binnensteden zonder kinderen zijn vanuit maatschappelijk opzicht ook geen prettig vooruitzicht.

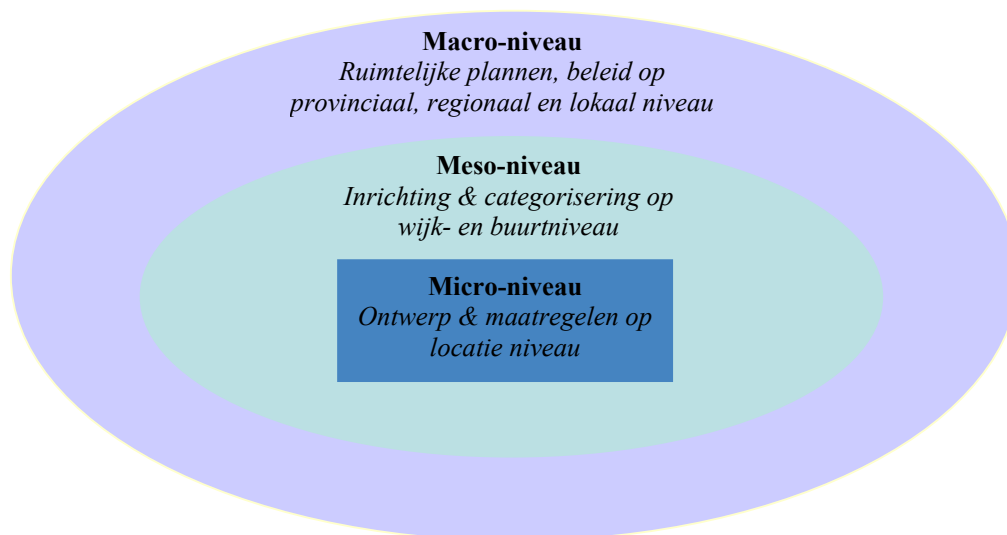
Economie en K.i.d.S

In grote getalen verlaten met name jonge gezinnen het drukke stedelijke gebied en vestigen zich in de VINEX-locaties. Veel ouders kiezen er voor hun kinderen niet in de grote stad op te voeden en verhuizen naar woongebieden, voorsteden en omliggende dorpen met een meer kindvriendelijke inrichting en uitstraling en een kindgericht voorzieningenaanbod. Dit komt de levensvatbaarheid van (kinder)voorzieningen in de stad niet ten goede. Ook neemt de economische kracht in steden af als draagkrachtige gezinnen vertrekken naar locaties buiten de stad: een verdunning en verschraling van allerlei voorzieningen holt de vitaliteit van steden uit.

3. Ruimtelijke mogelijkheden

Om de zelfstandige mobiliteit van kinderen te vergroten is het belangrijk dat de openbare ruimte verkeersveilig is. Gemeente kunnen binnen hun verkeersveiligheidsbeleid hier nadrukkelijk aandacht aan besteden. Maar niet alleen verkeerskundige aspecten spelen een rol in de mobiliteit van kinderen maar ook ruimtelijke.

Op drie schaalniveaus kan bij het opstellen en uitvoeren van beleid rekening worden gehouden met de doelgroep kinderen.



Macro-niveau

Hierbij gaat het om kaderstellend beleid op provinciaal, regionaal en lokaal niveau. Beleidsaandachtspunten op macro-niveau zijn bijvoorbeeld ruimtelijk beleid als locatiebeleid voor kindervoorzieningen, onderwijs- en ruimtelijk beleid inzake brede scholen en schoolfusies, sociaal-ruimtelijke beleid op het gebied van kinderopvang en gezondheidsbeleid. Decentralisatie van rijksoverheidstaken leidt tot een grotere druk op het te voeren beleid door de 'lagere' overheden als provincies en gemeenten. Toch zijn meerdere provincies en gemeenten actief op dit punt. In hoofdstuk 4 is een aantal voorbeelden opgenomen.

Meso-niveau

Op dit niveau gaat aandacht uit naar de ruimtelijk-functionele en verkeerskundige vertaling en concretisering van deze beleidsterreinen op wijk- en buurniveau. Hoe kindvriendelijk is de wijk of buurt opgezet? Zijn er kindervoorzieningen? Zijn er voldoende en zijn ze geschikt voor uiteenlopende doelgroepen? Sluit de inrichting en de functie van de wegen (wegcategorisering) aan bij de dagelijkse patronen van kinderen op wijk- en buurniveau?

Praktisch betekent dit, dat er ruimte wordt gemaakt voor scholen, speelplekken, sportvoorzieningen en recreatievoorzieningen binnen kinderbereik. Korte, veilige, herkenbare en aantrekkelijke routes voor kinderen tussen en naar belangrijke 'kinder'-bestemmingen in de wijk vormen samen met veilige school-thuisroutes een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers. Goed voor jong en oud!

Daarnaast betekent een concrete vertaling van bijvoorbeeld lokaal speelbeleid het realiseren van voldoende, kwalitatief goede en op verschillende doelgroepen toegesneden speelplekken, kinderruimtes en kindervoorzieningen op wijk- en buurniveau.

Micro-niveau

Die ruimtes en routes, die kinderen dagelijks gebruiken, zoals een speeltuin, de school, het schoolplein en de routes ernaar toe moeten voor kinderen bruikbaar, bereikbaar en toegankelijk zijn. Daarbij gaat het om een mix van sociale veiligheid, functionaliteit, verkeersveiligheid, speelwaarde, speelveiligheid en verblijfswaarde.

Op het gebied van concrete inrichting gaat het bijvoorbeeld om:

- een goede en veilige aansluiting van de school op het langzaam verkeer-netwerk;
- een zorgvuldig gesitueerde schoollocatie (niet direct aan een doorgaande of gebiedsontsluitingsweg);
- veilige, maar ook voor kinderen geëigende speelvoorzieningen;
- een zorgvuldige check op een veilige bereikbaarheid van speelvoorzieningen en scholen en andere kindervoorzieningen.

In hoofdstuk 4 volgen voorbeelden.

4. Greep uit initiatieven en concepten voor kinderen

In de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit wordt geen specifieke aandacht besteed aan de ruimte die kinderen nodig hebben om zich te spelen en zich te kunnen verplaatsen.

Gelukkig kan geconstateerd worden dat de gemeentelijke belangstelling voor een veilige mobiliteit van kinderen en ruimte voor het kind lijkt toe te nemen. Binnen de leefomgeving van het kind gaat die belangstelling echter veelal uit naar de schoolomgeving, ook van belang, maar kinderen verplaatsen zich niet alleen naar school. In dit hoofdstuk is een greep genomen uit de nieuwste ideeën, initiatieven en concepten naar de drie eerder onderscheiden ruimtelijke niveaus.

Macro-niveau (provinciaal, regionaal, lokaal)

- Tweedekamerlid Agnes Kant (GroenLinks) heeft, inmiddels al weer ruim drie jaar geleden, een initiatiefwetsvoorstel Buitenspeelruimte ingediend om aandacht te vragen voor de speelruimte van kinderen. In dit wetvoorstel moet vastgelegd worden dat er per 100.000 vierkante meter gemeentelijk grondgebied met een woonbestemming 3.000 vierkante meter bestemd moet zijn als buitenspeelruimte. Iedere gemeente moet daarnaast voor een periode van tien jaar een speelruimteplan vaststellen, waarin het beleid omtrent planning, aanleg en behoud van buitenspeelruimte is terug te vinden.
- De provincie Zuid-Holland werkt al een aantal jaren aan projecten op het gebied van 'dagindeling'. Centraal staat de vraag hoe arbeid en zorg in het dagelijkse leven in te passen. Het project kent een aantal samenhangende pijlers; de ruimtelijke inrichting is er een van. Functiemenging op wijkniveau, woon-werk-woningen in de wijk, goede kinderopvang in de buurt en kindvriendelijke fiets- en loopnetwerken zijn voorbeelden uit de ruimtelijke pijler.
- Per provincie bestaan vanuit de provinciale en/of regionale verkeersveiligheidsorganen (zogenoeten ROV' s of POV's) allerlei programma's voor verkeersveiligheid. Het Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL) is daarvan weliswaar geen nieuw, maar wel een goed voorbeeld van een mix van maatregelen op het gebied van verkeerseducatie, (ouder)betrokkenheid en verkeersveiligheid.
- Meer aandacht op lokaal niveau voor *veilige school- en speelroutes* om kinderen zelfstandig naar school te kunnen laten lopen. Dat is niet alleen goed voor de

ontwikkeling van de zelfstandigheid van kinderen, maar ook voor het ontlasten van drukke tweeverdieners. Zo wilde het Amsterdamse stadsdeel Westerpark in haar kinderrijke buurten extra aandacht voor kinderen. SOAB heeft hiervoor de haalbaarheid van een zogeheten ‘Kindlint’ onderzocht (lit. 10). Kindlint is een nieuw integraal concept voor ruimte voor kinderen in buurten. Zie afbeelding en kader.



Kindlint®

SOAB adviseurs voor woning en leefomgeving heeft het concept ‘Kindlint®’ ontwikkeld. Het doel van het Kindlint is een verkeers- en sociaal veilige en speelvriendelijke dagelijkse leefomgeving met zo min mogelijk ‘conflictsituaties’ met andere weggebruikers. Via het Kindlint kunnen de kinderen zich zelfstandig spelend bewegen tussen en naar plekken waar zij graag komen. Daarmee geeft het Kindlint kinderen niet alleen hun zelfstandigheid en bewegingsvrijheid weer voor een deel terug, maar vergroot het bovendien de actieradius van kinderen in hun woonbuurt. Kinderen kunnen zich zo vaker, veiliger, verder en op een gezondere, socialere en leukere manier bewegen in hun eigen buurt. Door Kindlint ontstaan er veilige speelplekken en verbindingen voor kinderen die zich te voet en per fiets bewegen tussen huis, school, winkels en vrijetijdsvoorzieningen. Dat is overigens niet alleen winst voor kinderen.

Keurmerk Kindlint

Een Kindlint is meer dan een gewone looproute en moet daarom voldoen aan een aantal criteria. Het Kindlintconcept is door SOAB geregistreerd om de gewenste kwaliteit te waarborgen. Momenteel wordt er gewerkt aan een keurmerk Kindlint.

Kindlint in de praktijk

Deze zomer zal in het stadsdeel Amsterdam Westerpark in de Spaarndammerbuurt (lit. 10) worden gestart met de aanleg van het eerste Kindlint in Nederland. Zie www.westerpark.nl. Ook in Delft en Breda wordt hard gewerkt aan een Kindlint.

- Op lokaal niveau heeft de gemeente Delft met het project 'Kinderen Veiliger door Delft' het initiatief genomen om met een zevental deelprojecten te werken aan de veiligheid en zelfstandigheid van Delftse kinderen. Het gaat om deelprojecten als een veiliger schoolomgeving, Kindlint (beide lit. 7), een website (www.veiligerdoordelft.nl), betere fietsenstallingen bij basisscholen en praktische verkeerseducatie. Ook is onlangs mede op initiatief van de gemeente Delft een internationaal congres gehouden over dit onderwerp in Delft (www.childstreet2005.nl).
- Ook kinderopvangorganisaties zien kansen om zich als professional te profileren met kinderveiligheid. Zo werkt de regionale West-Brabantse Kinderopvangorganisatie KOBER aan een Kindlint om kinderen veilig van school naar de naschoolse opvang te krijgen.

Meso-niveau (wijk en buurt)

- Meer aandacht voor *locatiekeuze* voor scholen, bijvoorbeeld in VINEX-locaties, maar bijvoorbeeld ook bij schoolfusies. Zo is SOAB betrokken bij schoolfusies en schoolnieuwbouwprojecten om de ruimtelijke en verkeers(veiligheids)situatie al *op voorhand* beter te lokaliseren en in te richten in plaats van achteraf naar lapmiddelen te moeten zoeken. Zo is voor het schoolbestuur van openbare basisschool De Regenboog in de gemeente Noordwijkerhout (lit 7) een advies voor de inrichting van buurt, schoolomgeving en schoolplein opgesteld, is het haal- en brengpatroon in beeld gebracht en is samen met team en ouders een pakket van maatregelen opgesteld.
- De gemeente Zevenbergen (lit. 8) heeft er bij de herinrichting van een 70-er jaren gebied voor gekozen buurtspeelruimte en schoolspeelruimte te combineren. Het ging om een stedenbouwkundige vraagstelling: een verouderde, bestaande school moest een nieuw en groter gebouw krijgen, een aantal introverte flatwoningen werd wegens onverhuurbaarheid afgebroken, de openbare ruimte moest meer kwaliteit krijgen, een afgebrande supermarkt moest opnieuw ingepast worden en er lag een vraag zo'n 20 nieuwe eengezinswoningen toe te voegen. In het integrale herinrichtingsplan is er bewust voor gekozen de openbare ruimte in samenhang te ontwikkelen en vorm te geven. Een ruimtelijke en functionele meerwaarde is gezocht in een uitbreiding van het schoolplein met speelruimte voor de buurt. Zo vormt het schoolplein letterlijk en figuurlijk het hart van de nieuwe buurt.

Micro-niveau (locatie)

Meer doen dan alleen het realiseren van infrastructuur. Het tegelijkertijd inzetten van alle vier de pijlers van Duurzaam Veilig in de schoolomgeving vormt een duidelijke meerwaarde. Het concept Schoolconfetti is daarbij een handig concept. De in Schoolconfetti geïntroduceerde *samenwerkingsovereenkomst* blijkt een goed instrument om het vaak vastgelopen proces tussen scholen, schoolbesturen, gemeente en politie weer vlot te trekken en de samenwerking te bekrachtigen en afspraken te verduurzamen. Zo wordt afgesproken wie wat kan doen en op welke termijn en worden een trekker en ijkmomenten vastgelegd. Elke convenantpartner bepaalt binnen de samenwerking daarbij de eigen (on)mogelijkheden.

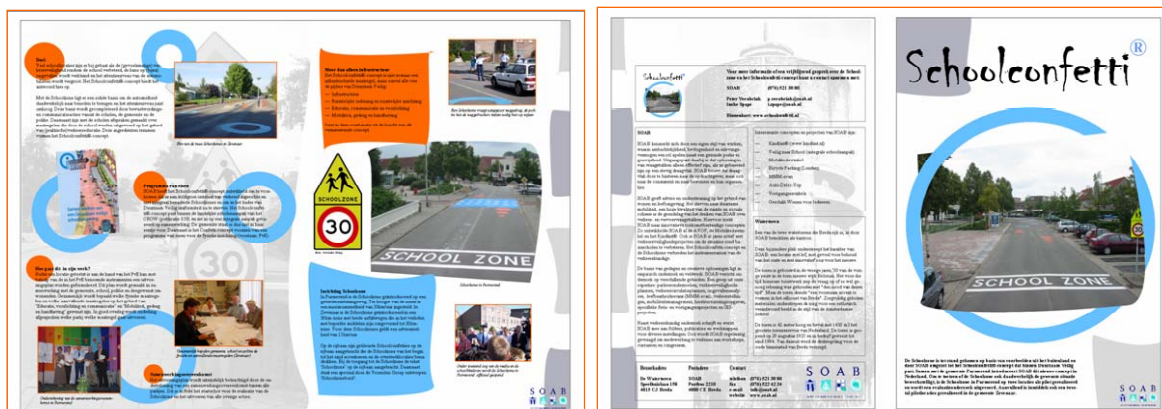
Schoolconfetti-concept®

In 2003 heeft het CROW samen met de AVV een handleiding samengesteld met een praktisch tienstappenplan om te komen tot een duurzaam veilige schoolomgeving (lit. 3). Deze handleiding biedt gemeenten en scholen een concreet houvast. Het Schoolconfetti-concept past binnen deze landelijke scholenaanpak en zet in op een integrale aanpak gebaseerd op samenwerking tussen gemeente, school, politie en desgewenst omwonenden. Gezamenlijk wordt bepaald welke fysieke maatregelen en welke aanvullende maatregelen op het gebied van 'Educatie, voorlichting en communicatie' en 'Mobiliteit, gedrag en handhaving' gewenst zijn. In overleg wordt afgesproken welke partij welke maatregel gaat uitvoeren. Dit wordt vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst die door alle partijen wordt ondertekend.

Schoolconfetti gaat voorzien worden van een programma van eisen voor de fysieke inrichting. Maar het zet niet alleen in op infrastructurele maatregelen, maar het omvat alle vier de pijlers van Duurzaam Veilig:

- Infrastructuur
- Ruimtelijke ordening en ruimtelijke inrichting
- Educatie, communicatie en voorlichting
- Mobiliteit, gedrag en handhaving

De ervaringen met de toepassing van deze methode zijn positief. Er is onder meer gewerkt in de gemeenten Purmerend, Zevenaar, Delft, Houten en Warmenhuizen.



- De gemeente Purmerend en Zevenaar hebben elk een eigen invulling aan het door SOAB onlangs geïntroduceerde concept *Schoolzone* gegeven. Zo hebben ze beiden de binnen het concept vastgelegde markering 'Schoolzone', het nieuwe bord Schoolzone en de felgekleurde bollen als markering toegepast. Maar in Purmerend heeft men gekozen voor een 30 km-regiem, terwijl men in Zevenaar gekozen heeft voor een 15 km-regiem (lit. 5).

Schoolzone®

Met de komst van 30km/h gebieden werd gedacht een definitief halt toe te roepen aan de ongevallen en bijna-ongevallen rond scholen, maar (te) veel situaties zijn in de oude vorm blijven bestaan of de maatregelen zijn te beperkt om de gevoelens van onveiligheid bij de wijk weg te nemen.

Voorgesteld wordt daarom om in de toekomst rond scholen kindvriendelijke zones preventief veilig in te richten volgens de Duurzaam Veilig gedachte. In deze zogeheten Schoolzones is slechts een snelheid van 20km/h toegestaan. Want ook kinderen zijn verkeersdeelnemers. Maar daar waar volwassenen het recht in het verkeer in eigen hand kunnen nemen, moeten kinderen geholpen worden om hun recht op veilig deelnemen aan het verkeer af te dwingen.

In de gemeente Purmerend is bij twee basisscholen een Schoolzone gerealiseerd waarvoor een snelheidslimiet geldt van 30km/uur. Voor de schoolzones in de gemeente Zevenaar geldt in snelheidsbeperking van 15 km/uur. In Purmerend is gekozen voor een sobere variant zonder fysieke snelheidsremmende maatregelen.



Schoolzone Purmerend: 30 km zone



Schoolzone Zevenaar: 15 km zone

Passanten zien aan een speciaal Schoolzonebord en gekleurde markering op het wegdek dat zij zich in een 'schoolomgeving' bevinden. Hier geldt dan ook een extra lage snelheidslimiet. Medio 2005 is de evaluatie van de pilotlocaties in Purmerend afgerond. Hieruit kwam naar voren dat een zichtbare gedragsverandering is ontstaan, de snelheid van het autoverkeer is afgenomen (ondanks het ontbreken van fysieke snelheidsremmende maatregelen) en het attentieniveau is verhoogd. De gebruikers zijn positief over het Schoolzone concept. Uiteraard is ook een aantal aandachtspunten naar voren gekomen.

Na de positieve resultaten in Purmerend en om een wildgroei van verkeerd ingerichte en niet integraal benaderde Schoolzones te voorkomen, wordt gewerkt aan het opstellen van kwaliteitsnormen voor een Schoolzone. De eerste stappen hiervoor zijn gezet in samenwerking met de AVV (lit. 9).

Voorstel: 20 km regiem rondom alle basisscholen van Nederland (lit. 9)

SOAB en de AVV stellen voor een eenduidig en permanent snelheidsregiem

van 20 km rondom alle (basis)scholen in Nederland in te voeren. Binnen de huidige wetgeving kan zo'n permanente 20-zone zonder problemen worden ingevoerd.

Daarnaast stellen we een parkeerverbod en eenrichtingsverkeer bij de schoolingangen voor. Kansrijk is dan het samentrekken van schoolplein en de weg: een uitdaging voor een zorgvuldig op kinderen ingerichte Schoolzone als expliciet kinderdomein.

Natuurlijk valt of staat zo'n Schoolzone met handhaving en de andere pijlers van Duurzaam Veilig. Een combinatie van de Schoolzone met een integraal pakket als Schoolconfetti is dan ook sterk aan te raden.



Referenties

Gebruikte literatuur

- | | |
|--|--|
| 1. Publicatie 30 km zones | AVV, 2005 |
| 2. Reisgedrag kinderen naar basisschool | Fietsberaad, juni 2004 |
| 3. Samen Werken aan een Duurzaam
Veilige Schoolomgeving | CROW Infopunt Duurzaam Veilig, 2003 |
| 4. Schoolzone en Schoolconfetti | Flyer SOAB, 2005 |
| 5. Schoolzone Purmerend | SOAB, gemeente Purmerend, 2004 |
| 6. Nieuwbouwlocatie Regenboogschool
Noordwijkerhout | SOAB, gemeente Noordwijkerhout, 2005 |
| 7. Deelproject 'Kindlint Delft' en
Deelproject 'Veiliger naar School' | SOAB in opdracht van gemeente Delft, 2005 |
| 8. Herinrichting Plan 'Serena' | SOAB, gemeente Zevenbergen, 2005 |
| 9. VK werkdagen | Artikel AVV en SOAB, juni 2005 |
| 10. Kindlint Westerpark | SOAB, mogelijk gemaakt door subsidie van
ESF (Europa) |

Websites

www.3vo.nl

www.swov.nl

www.bvlbrabant.nl

www.veiligerdoordelft.nl

www.childstreet2005.nl

www.kindlint.nl

www.schoolzone.nl

Afbeeldingen en foto's

Afbeeldingen en foto's zijn afkomstig van AVV, Gemeente Purmerend, Vermolen Groep en SOAB.