



Kinderen

Houden verkeerskundigen en stedenbouwers voldoende rekening met kinderen als gebruikers van de openbare ruimte? Probeer de wereld eens te bezien vanuit het perspectief van het kind. En trek dan conclusies.

Marian Schouten, Dick Jansen
Kinderen Voorrang

De manier waarop de openbare ruimte is ingericht, heeft grote invloed op het dagelijks leven van mensen. Een vriendelijke, verkeersveilige buurt nodigt uit tot buitenspelen, wandelen en kletsen met de buren. Een drukke, onaantrekkelijke straat houdt mensen binnenshuis. Allerlei soorten mensen maken gebruik van de openbare ruimte: volwassenen en kinderen, automobilisten en voetgangers, fitte veertigers en ouderen met stok. Kinderen vormen daarbij een bijzondere groep. Zij zijn, als ze de kans krijgen, zeer enthousiaste en intensieve gebruikers van de openbare buitenruimte. Ze verplaatsen zich niet alleen, ze leven er: spelen, onderzoeken, dagdromen. Kinderen zijn daarmee belangrijke klanten van degenen die beslissen over de inrichting van straten en buur-



Zelfstandigheid en leren

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat kinderen steeds minder vaak zelfstandig op straat komen en tot op steeds hogere leeftijd worden begeleid door volwassenen. Hoe erg is dat? Voetballen kun je immers bij een voetbalclub, hinkelen op een speelplaatsje, klimmen thuis op de bank. Daarover valt vanuit verschillende invalshoeken wat te zeggen. Principieel: de straat is openbare ruimte en hoort dus gewoon voor iedereen toegankelijk te zijn. Juridisch: kinderen hebben recht op ontspanning en spel en het zelfstandig leggen van contacten. Deze rechten zijn vastgelegd in het Verdrag van de Rechten van het Kind.

Een 'vrije' buitenruimte voor kinderen is ook in het belang van volwassenen. Een buurt waar kinderen veilig buiten kunnen spelen is immers prettig om te wonen; kinderen zorgen ervoor dat volwassenen met elkaar in contact komen; en ouders hoeven niet de hele dag paraat te staan voor allerlei taxiendiensten.

De belangrijkste reden is evenwel dat buitenspelen, en dan met name zelfstandig buitenspelen, essentieel is voor de kwaliteit van het leven van kinderen. Zowel tijdens het opgroeien, als voor de ontwikkeling tot zelfstandig individu.

speeltuin.

Natuurlijk hebben kinderen ook recht op bescherming tegen gevaren. Maar als die bescherming onttaardt in een drastische beperking van de bewegingsvrijheid heeft dat vèrgaande gevolgen voor hun welzijn en ontwikkelingsmogelijkheden. In Zürich is onderzoek gedaan naar de invloed die verkeersveiligheid heeft op de ontwikkeling van vijfjarige kinderen. Het blijkt dat kinderen die in een verkeersveilige buurt opgroeien zich in een aantal opzichten beter ontwikkelen dan een vergelijkbare groep kinderen die in een verkeersonveilige buurt wonen. Deze laatste groep verkeert vaker in een sociaal isolement, heeft met een aantal spelvormen nauwelijks ervaring en loopt daardoor qua sociale en motorische ontwikkeling een significante achterstand op. In de praktijk komt het er op neer dat er een redelijke balans moet worden gezocht tussen veiligheid en vrijheid.

Altijd spel

Vrije toegang tot de openbare ruimte is dus belangrijk, ook voor kinderen. Dat betekent bijvoorbeeld dat je je als inrichter van de openbare buitenruimte goed moet verdiepen in de wijze waarop kinderen de straat gebruiken en in hetgeen er in hun hoofd omgaat als ze buiten zijn. Dat is veelal iets anders dan volwassenen denken.

Kinderen gebruiken de openbare ruimte heel anders dan volwassenen. Die bewegen zich veelal doelbewust van A naar B. Kinderen spelen altijd, ook als ze onderweg zijn. Kinderen spelen overal, niet alleen op officiële speelplekken. Andere plekken zijn vaak veel interessanter. Ze spelen graag op grensgebieden: stoepranden, struiken, portieken, hekken, slootkanten. En op plekken waar ook andere mensen zijn of langskomen. Kinderen willen zien en gezien worden.

Kinderen verschillen van elkaar. Ze spelen in groepjes, naar leeftijd, naar geslacht, naar soort spel; die groepjes hebben verschillende soorten speel mogelijkheden nodig en een eigen territorium. Ze moeten elkaar uit de weg kunnen gaan.

Het verschil tussen 'buiten spelen' en 'op straat spelen' is kunstmatig, een onderscheid van volwassenen, van ambtelijke afdelingen die de openbare ruimte verdelen in stedenbouw, verkeer, groen, speelvoorzieningen. Kinderen banjeren overal dwars doorheen.

ten. Klanten die echter makkelijk over het hoofd worden gezien, die het vaak moeten doen met de hoekjes die overschieten als de auto's een plaats in de straat hebben gekregen. Of die soms helemaal niet buiten kunnen spelen omdat het te gevaarlijk is.

In dit artikel staan kinderen centraal. Waarom is buitenspelen voor kinderen zo belangrijk? Hoe gebruiken ze de openbare ruimte? Wat zijn hun wensen? Wat zijn de beperkingen van kinderen als ze buiten zijn en deelnemen aan het verkeer? En wat zijn de consequenties voor het stedenbouwkundig cq. verkeerskundig ontwerp? Aanleiding voor het artikel is de recente verschijning van enkele uitgaven over dit thema (de eerste drie vermeldingen in de literatuurlijst).

De straat is voor kinderen een onvervangbare leeromgeving. Bijvoorbeeld als het gaat om sociale vaardigheden: zelfstandig omgaan met verschillende soorten mensen, zelf vriendjes kiezen, zelf een ruzie oplossen, onderhandelen met de buurman over de voetbal in zijn tuin. Ook voor de fysieke ontwikkeling van kinderen is de straat belangrijk: je kunt er leren hollen en fietsen, voetballen en touwtje springen. Door rond te zwerven in de buurt leer je afstanden schatten, de weg naar huis terugvinden, je oriënteren. En je leert omgaan met verkeer. Kinderen moeten de gelegenheid krijgen om 'alles' uit te proberen, in hun eigen tempo hun grenzen te verleggen en hun leven zelf te regelen. Dat leer je niet op de achterbank van een auto, of in de beschermde omgeving van school of



Meer doorzicht door parkeren op eigen erf.

Kinderen op straat zijn dus nooit alleen maar 'verkeersdeelnemer'. Veel volwassenen ergeren zich aan het gedrag van kinderen op straat. Ze steken 'zomaar' over, kijken niet uit, slingeren op de fiets, voetballen naast een glimmende auto. Ze gedragen zich grillig en onvoorspelbaar. De oplossing lijkt voor de hand te liggen: verkeersles op school, het goede voorbeeld van hun ouders. Het staat natuurlijk buiten kijf dat kinderen veel leren van de goede en de foute voorbeelden van hun ouders. Het leren van verkeersregels is nodig. Maar daarmee is het grillige gedrag van kinderen op straat niet opgelost, want kinderen zijn geen kleine volwassenen. Ze leven in hun eigen wereld, zien en horen op hun eigen manier, leggen hun eigen prioriteiten en hebben een aantal fysieke beperkingen ten opzichte van volwassenen. Dit geldt voor kinderen tot een jaar of negen. Oudere kinderen kunnen meer, maar worden daardoor overmoedig en experimenteren er lustig op los. Dat hoort weer bij hun leeftijd.

Beperkingen

Kinderen zijn wat ze spelen. Met een oogknippering veranderen ze de wereld: de straat is een woeste rivier, de stoeprand is een evenwichtsbalk, de stippe lijn langs de fietsstrook vraagt om een wedstrijd slalommen. Kinderen zijn klein en hebben dus een beperkt uitzicht, kunnen niet over auto's en bosjes heen kijken. Ze hebben korte benen en doen dus langer over een oversteek. Ze horen wel goed, maar kunnen geluiden niet goed lokaliseren. Het gezichtsveld van kinderen is kleiner

dan dat van volwassenen. Ze zien alleen wat recht voor hen is. Kinderen staan nog niet zo stevig op hun benen. Ze struikelen snel en op onverwachte momenten. Op de fiets zijn ze nog niet koersvast of, als ze wat ouder zijn, juist weer vol bravoure. Kinderen hebben een beperkt concentratievermogen. Ze kunnen zich maar op één bewegend ding tegelijk concentreren; ze kunnen dus nog geen ingewikkelde situaties overzien. En ze kunnen maar één ding tegelijk: of uitkijken, of oversteken; het lukt ze niet om tijdens het oversteken ook nog uit te kijken en eventueel de handeling 'oversteken' te onderbreken. Het zal duidelijk zijn dat kinderen niet in staat zijn om het takenprogramma van de doorsnee (volwassen) verkeersdeelnemer uit te voeren. Ook zijn ze niet te

conditioneren tot oppassende verkeersdeelnemers. Er zal altijd een moment komen waarop hun aandacht opeens in beslag wordt genomen door dat vriendinnetje aan de overkant. Als je kinderen accepteert als volwaardige gebruikers van de openbare ruimte, betekent dat dus dat je bij de inrichting daarvan expliciet rekening met ze moet houden. Kinderen hebben zelf wel degelijk ideeën over de inrichting van straten en wijken. Inrichters van straten zouden niet alleen goed naar kinderen moeten kijken, maar ook regelmatig met hen moeten praten en naar hen luisteren. Ook op tekeningen kun je zien hoe kinderen het verkeer ervaren. Steevast speelt de auto een belangrijke rol: als monster dat kinderen opeet, als stinkend ding, sta in de weg of als agressief grommend beest. Ideale straten daarentegen zijn op kindertekeningen vaak groen, er wandelen mensen, er is een ijscoman, een draaimolen.

Transparantie, lage snelheid en ruimtelijke kwaliteit

Wat betekent dit alles concreet voor de inrichting van straten en buurten? Vanuit de beperkingen van het kind als verkeersdeelnemer zijn er drie hoofdeisen te formuleren aan de inrichting van de openbare (verkeers)ruimte. De eerste eis is dat de ruimte doorzichtig, transparant is. Auto's zijn doorgaans hoger dan kinderen, zodat zowel rijdende als geparkeerde auto's het zicht van en op kinderen belemmeren. De tweede eis is dat de snelheid van het rijverkeer betrekkelijk laag is. Daardoor krijgt het kind meer tijd en gelegenheid



30 km/zones zijn veiliger, maar het spreekt niet vanzelf dat dan ook de verblijfskwaliteit voldoende is.

om situaties te duiden. En als het mis gaat, is het letsel van de verkeersslachtoffers doorgaans minder ernstig. Uit onderzoek blijkt dat zich rond de 25-30 km/uur een tamelijke scherpe omslag voordoet in letselernst. Bij snelheden boven de 30 km/uur neemt ernstig en fataal letsel bijzonder snel toe. Dat betekent dat in verkeerssituaties waarbij kinderen aan het verkeer deelnemen, de maximale rijnsnelheid ten hoogste 30 km/uur mag bedragen.

De derde hoofdeis is dat de kwantiteit en de kwaliteit van de ruimte goed moet zijn. Er moet voldoende ruimte zijn en de inrichting moet gelegenheid bieden voor spel. Een goede kwaliteit nodigt uit tot spelen en verblijven. Door een slechte kwaliteit gaan kinderen risico's nemen door op onveilige plaatsen te spelen, of door betere plekken te gaan zoeken en daarbij ongewenste oversteekbewegingen te maken. Deze hoofdeisen zijn om te zetten in een aantal doelen:

Het realiseren van een transparante openbare ruimte waardoor er vrij zicht ontstaat tussen rijbaan en loop- en speelruimte.

Een doordacht parkeerbeleid moet leiden tot het parkeervrij maken van grote delen van de openbare ruimte. Oplossingen kunnen gevonden worden door geconcentreerd parkeren, parkeren op eigen erf of parkeren in gebouwde voorzieningen (parkeergarages onder woningen).

Het realiseren van lage rijnsnelheden (< 30 km/uur) door snelheidsremmende maatregelen en circulatiemaatregelen zoals afsluitingen.

De maatregelen dienen bij voorkeur goed ingepast te worden in de stedenbouwkundige structuur. Zo kan een reeks verkeersdrempels die zonder zichtbare relatie met andere functies in de openbare ruimte gesitueerd is, ter plaatse goed werken. Deze verkeersdrempels zullen echter onvoldoende de aandacht van bestuurders voor de omgeving verhogen.

Het vereenvoudigen van verkeerssituaties.

Complexe situaties met veel verschillende verkeersbewegingen in een beperkte ruimte zijn voor kinderen extra moeilijk: kinderen zijn klein, hebben een beperkt blikveld en kunnen slechts in beperkte mate geluiden lokaliseren.

Bestaande complexe situaties kunnen vaak vereenvoudigd worden door een fasering aan te brengen in de uitvoering van een verkeersbeweging. Zo kan een oversteeksituatie verbeterd worden door een brede middengeleider van minstens 2,50 m aan te brengen (of liever nog van 5,00 m breed op een verkeersplateau). Om de verkeerstaken van het overstekend verkeer te verlichten verdient het vaak de voorkeur om de voorrang om te draaien ten gunste van het langzaam verkeer.



Een transparante ruimte zonder geparkeerde auto legt de basis voor een kindveilige omgeving.

Realiseren van goede en voldoende ruimte

De soorten spel van kinderen worden sterk bepaald door de beschikbare ruimte. Vooral in de wijken die gebouwd zijn voor de komst van de auto - tot halverwege de jaren vijftig - is het ruimtegebrek nijpend. In recente nieuwbouwprojecten zijn verschillende, schijnbaar positieve, trends zichtbaar. Bijvoorbeeld het bouwen met 'allure': grote rechtlijnige groenzones. Deze leveren weliswaar een transparante ruimte op, maar hebben daarmee nog geen speelwaarde.

Knelpunten en prioriteiten

Het is voor gemeenten niet eenvoudig om de hierboven gestelde doelen te realiseren. Het is vooral lastig om prioriteiten te stellen. Waar te beginnen? Hieronder volgen enkele situaties die kinderen momenteel het meest belemmeren:

Onveiligheid in zestiger-jarenwijken

De objectieve onveiligheid is in zestiger-jarenwijken relatief hoog. Oorzaken zijn de vaak royale straatprofielen met rijbanen van soms wel 15 meter breed. De rijnsnelheden liggen daardoor hoger dan in oudere woonwijken of in recent gerealiseerde woonwijken. Door het rechthoekige stratenpatroon doen zich veel conflicten op de haakse kruisingen voor.

Oplossingen zijn snelheidsremmende maatregelen zoals verkeersdrempels of

plateaus. Plateaus op kruisingen kunnen woonblokken met elkaar verbinden. Sobere, maar effectieve maatregelen zijn circulatiemaatregelen door het doorknippen van straten. Maar er zijn ook aardige voorbeelden van brede profielen die met behulp van bomen op de as van de weg worden versmald. Ook verkleinde varianten van rotondes blijken uiterst effectief.

Barrièrewerking van ontsluitingswegen

Met de toename van het autoverkeer neemt ook de barrièrewerking van de ontsluitingswegen toe. De zelfstandige mobiliteit van kinderen komt meer en meer in het gedrang. Ook de objectieve onveiligheid blijft bij ontsluitingswegen bestaan, niet in de laatste plaats door de betrekkelijk hoge snelheid van het autoverkeer.

Een meer algemene oplossing kan worden gevonden in het realiseren van grote 30 km/uur-gebieden, waarbij een deel van de ontsluitingswegen tot het

30 km/uur-gebied wordt gerekend.

Daarmee wordt de verkeersleefbaarheid in woonwijken integraal bevorderd, en tevens de barrièrewerking van ontsluitingswegen teruggebracht.

Het eerste deel van deze oplossing vindt algemene bijval. Tegelijk lijkt het erop dat het inrichten van ontsluitingswegen als 30 km/uur-gebied taboe is. Blijkbaar overheerst de gedachte dat een functie (ontsluiting) niet losgekoppeld kan worden van snelheid. Terwijl het vanuit het oogpunt van afwikkelingscapaciteit niets uitmaakt of de rij-

Ruimtegebrek in vooroorlogse wijken

In vooroorlogse wijken zijn de straatprofielen vaak bijzonder smal, doordat er geen rekening is gehouden met het massale bezit en gebruik van auto's. Door het wegvallen van de rijbaan als speelruimte, is in deze dichtbevolkte wijken vaak amper nog goede speelruimte te vinden. Stoepen zijn te smal om als volwaardige speelruimte te worden beschouwd. Oplossingen zijn moeilijk te realiseren. Sloop zonder nieuwbouw van huizen en woonblokken is in feite het enige middel.



Goed gesitueerde speelplekken fungeren als ontmoetingsplaatsen voor kinderen.

snelheid 30 km/uur of 50 km/uur is. In beide gevallen is de capaciteit voor een wegvak maximaal. Het enige argument dat overblijft is de ritduur. Maar als de inrichting van het wegennet wordt aangepast aan 30 km/uur en verkeersregelinstallaties mét hun wachttijden, worden vervangen door rotondes, zonder noemenswaardige wachttijden neemt de ritduur per saldo niet toe. Verder blijken netwerken van rechtstreekse autoluwe of autovrije fietsroutes de mobiliteit van fietsers, waaronder voornamelijk scholieren, sterk te bevorderen. Niet alleen neemt hiermee de veiligheid toe van alle weggebruikers, maar ook de zelfstandige mobiliteit van kinderen. Voorwaarde bij routenetwerken is uiteraard dat zij fijnmazig zijn en alle belangrijke bestemmingen rechtstreeks aandoen: woonwijken, scholen, sportaccommodaties en winkelcentra.

Ruimtebehoud in nieuwbouwwijken

Door een 'geoptimaliseerde' gronduitgifte voor de huidige nieuwbouwlocaties dreigt ook de openbare ruimte in de hedendaagse nieuwbouw te worden geminimaliseerd. Vaak worden parkjes aan de randen van woonwijken als alternatief aangewezen, maar vooral voor de jongste kinderen bieden die geen soelaas. Oplossingen zijn er na oplevering nauwelijks. In het planproces dient in vroegtijdig stadium het belang van het medegebruik van de openbare ruimte door kinderen ingebracht te worden.

Ten slotte

Samenvattend gaat het er dus vooral om duidelijke keuzes te maken tussen het scheiden of mengen van verkeerssoorten. De basis hiervoor zijn grote verblijfsgebieden, waarin het autoverkeer de snelheid van het langzaam verkeer aanneemt en waarin voldoende autovrije ruimtes en routes zijn opgenomen.

Ontsluitingswegen mogen geen barrière vormen voor langzaam verkeer, dus ook hier geldt dat de snelheid van het autoverkeer moet worden beperkt en voldoende veilige oversteekplekken moeten worden gecreëerd.

Literatuur

- *Straten voor kinderen*, Stichting Kinderen Voorrang, Amsterdam, 1997.
- *Kinderen onderweg, over kinderen op straat, op weg naar later*, Stichting Kinderen Voorrang, Amsterdam, 1997.
- *Werk aan de weg (informatiemap)*, Stichting Kinderen Voorrang, Amsterdam, 1997.
- *Uitgeknikkerd, Opgehoepeld*, Stichting Kinderen Voorrang/Regioplan, Amsterdam, 1994.
- *Lebensräume für Kinder, empirischen Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder*, Dorothee Degen-Zimmermann, Judith Hollenweger en Marco Hüttenmoser, National Forschungsprogramm Stadt und Verkehr, Zürich, 1995.
- *Building Identities, concluding report*, Lia Karsten, Thea Bongertman, Gonda de Haan, Gerda van der Straaten, Irene Tom, Instituut voor sociale geografie, Universiteit van Amsterdam, Amsterdam, 1995.
- *Strassen für Kinder*, Christian Höller, Willi Nowak, Gudrun Stecher, VCÖ Verkehrsclub Österreich, 1995.

Kortweg

- Zelfstandig buitenspelen is voor kinderen van groot belang, zowel voor de kwaliteit van hun leven als kind, als voor hun ontwikkeling tot zelfredzaam individu.
- Bij de inrichting van straten en buurten moet daarom rekening worden gehouden met de belangen, beperkingen en wensen van kinderen.
- Het creëren van meer 'transparante ruimte' en verlagings van rijsnelheden zijn belangrijke actiepunten.