

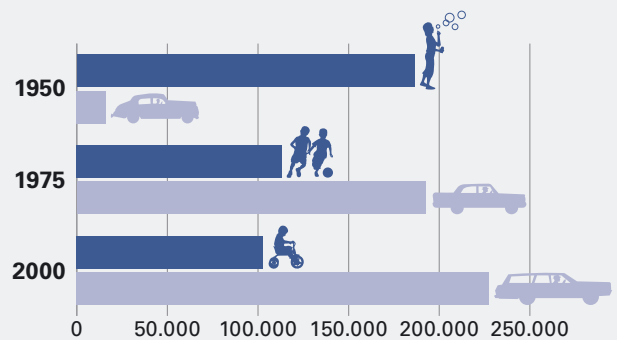
Amsterdam:

In 1950 waren er 186.245 kinderen in de stad en 16.143 auto's

In 1975 waren er 113.139 kinderen en 192.436 auto's

In 2000 waren er 102.742 kinderen en 227.540 auto's

(bron: Stadskinderen: Caroline Bouw en Lia Karsten, 2004)



Childstreet: Meer woonerven

Fietspaden op 50-kilometerwegen, brede stoepen om te spelen en te leren fietsen, meer woonerven. Dat zijn een paar van de infrastructurele eisen voor kindvriendelijke straten die naar voren kwamen op het congres Kinderen in het lokale verkeer van KpVV begin september in Driebergen.

Dat duurzaam veilig niet automatisch kindvriendelijk is, blijkt uit de foto die Janneke Zomervrucht, beleidsmedewerker bij Veilig Verkeer Nederland, laat zien tijdens haar presentatie: een 30-kilometerstraatje met aan beide zijden geparkeerde auto's waar nog net een klein strookje trottoir overblijft om op te spelen. Een doorsnee verblijfsgebied-straatje waar uit het oogpunt van duurzaam veilig niks mee aan de hand is, maar geen kindvriendelijk straatje.

Een breed trottoir is een van de ingrediënten van het begrip Childstreet, dat al enige jaren ontwikkeld wordt door onder andere VVN, The International Institute for the Urban Environment en de Fietsersbond. Brede trottoirs om te spelen maar ook om te leren fietsen.

'Als er geen ruimte is voor de stoep dan is het erf een aantrekkelijk alternatief', vindt Zomervrucht. Daar is immers de ruimte niet automatisch toebedeeld aan de auto. Zij constateert met afschuw dat tegenwoordig woonerven worden omgebouwd tot 30-kilometerwegen met hele smalle stoepjes. Misschien dat het begrip shared space hier redding gaat brengen, wordt later uit de zaal gesuggereerd.

Een andere wens vanuit het Childstreet-concept zijn fietspaden op 50-kilometerwegen. Die bieden nog niet zo ervaren verkeersdeelnemers de veiligheid en rust zich door het verkeer te verplaatsen. Vanuit duurzaam veilig is het scheiden van fietsers en autoverkeer op 50-kilometerwegen ook aan te bevelen, maar zo'n 40 procent van die wegen hebben die fietspaden nog niet, constateerde de SWOV onlangs. 'Als 50 met een fietspad niet kan, dan moet de straat maximum 30 worden',

houdt Zomervrucht haar gehoor voor. Fietsstroken bieden te weinig veiligheid en rust. Goede overstekbaarheid van 50-kilometerwegen zowel voor voetgangers als fietsers is een andere wens, waar nog veel moet gebeuren.

Toch is het een haalbaar ideaal, vinden de organisaties achter Childstreet. Op basis van een steekproef in Haaglanden rekenden zij uit dat in 1965 90 procent van de wegen binnen de bebouwde kom een 50-kilometerweg zonder fietspaden was. Dat percentage zal in 2010 gezakt zijn naar 15 procent. Kortom, met een beetje inzet kan er veel gebeuren in een paar decennia. Zomervrucht pleit er voor eerst die wegen aan te pakken die behoren tot de schoolomgeving en de schoolroutes.

Het belang van beweging en zelfstandige mobiliteit is eerder aan de orde geweest in de bijdrage van Josine van den Boogaard van de GGD Rotterdam. Buiten spelen, bewegen, zelf er met de fiets op uit. Dat is goed tegen overgewicht, maar ook belangrijk voor de cognitieve en de sociale ontwikkeling van kinderen.

Childstreet gaat niet alleen over infrastructuur, men wijst daarnaast op het belang van verkeerseducatie, ook een onderdeel waardoor kinderen zich veiliger in het verkeer kunnen bewegen. Het doel is dat alle kinderen die de basisschool verlaten een verkeersdiploma op zak hebben. Nu is dat 50 procent. Sommige allochtone kinderen hebben geen fiets of de school durft de praktische verkeerslessen niet aan.

Voor veel scholen heeft verkeersonderwijs nog altijd weinig prioriteit. In sommige gemeenten blijkt een gecombineerde aanpak van fietseducatie en het veiliger maken van de schoolomgeving zijn vruchten af te werpen. Scholen worden vaak aangesproken door ouders op de onveilige situaties of routes naar school. Dus zijn ze vaak gemotiveerd als hen op dit vlak de helpende hand wordt aangereikt, zo bleek onder andere uit ervaringen in de gemeente Groningen. Daar kreeg het door de gemeente ingestelde stopverbod bij scholen veel aandacht.

KB

RijnWaalpad verbindt Arnhem en Nijmegen

In Nijmegen is de aftrap gegeven voor de nieuwe snelfietsroute tussen Arnhem en Nijmegen. Dit jaar worden de eerste delen van de snelfietsroute RijnWaalpad aangelegd. Vanaf 2012 kunnen fietsers in 40 minuten van de Arnhemse Rijnkade naar de Nijmeegse Waalkade.

Grote belangstelling fietstraining ouderen Zwolle

In Zwolle is grote behoefte aan een fietsvaardigheidstraining voor ouderen. Dat blijkt uit het aantal aanmeldingen voor de cursus 'Fietsen Zonder Zorgen'. Daarvoor gaven 250 ouderen zich op.

Prijsvraag Blijf Veilig Mobiel Fiets

De Fietsersbond organiseert een openbare ideeënprjsvraag voor het ontwerp van een veilige, seniorvriendelijke fiets, de Blijf Veilig Mobiel Fiets.

> Lees verder: www.fietsberaad.nl/nieuws