

HOE KINDVRIENDELIJK IS DEZE STRAAT ?

doel

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

6 aspecten

In deze vragenlijst wordt kindvriendelijkheid beschouwd in 6 aspecten:

- ❖ Bescherming *sociale veiligheid en verkeersveiligheid*
- ❖ Beloopbaarheid *oversteekbaarheid en loopruimte*
- ❖ Bepfietsbaarheid *oversteekbaarheid en fietsvoorzieningen*
- ❖ Bewegingsvrijheid *kris-kras gebruik*
- ❖ Belevingswaarde *aantrekkelijkheid en variatie*
- ❖ Bespeelbaarheid *ruimte voor allerlei activiteiten*

score

De score per aspect bedraagt max. 100.

Voor de samenvatting wordt de score gedeeld door 10 en dat levert een cijfer tussen 0 en 10.

Word onderweg, Excel achter het bureau

De vragenlijst met toelichting is beschikbaar in Microsoft Word. Deze versie is het meest geschikt om onderweg te gebruiken.

De Microsoft Excel versie is handiger voor het invullen achter het bureau. De scores worden dan vanzelf opgeteld en de straatgegevens (gemeente, straatnaam) verschijnen bovenaan iedere invulpagina. Bovendien verschijnen de totaalscores per aspect, in de vorm van rapportcijfers, vanzelf bovenaan de eerste invulpagina.

meenemen voor inschatten snelheden en breedtematen

Bent u niet gewend aan het inschatten van snelheden, dan is het handig om een rolcm. en een horloge met secondewijzer of, bij voorkeur, een stopwatch mee te nemen. De rolcm. kan ook nuttig zijn bij het bepalen van breedtematen.

Zie verder de toelichting bij de algemene vragen over snelheden en breedte.

keuze van straatgedeelte en moment van meting

Onderzoek een straatgedeelte van max. 100 m lengte.

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. Dat geldt zeker wanneer er een flink verschil bestaat tussen de kindvriendelijkheid aan de ene zijde en die aan de andere zijde.

Beoordeel het oversteken naar de andere zijde van deze straat (oversteekbaarheid, vragen c.) ter hoogte van een kruispunt.

De mogelijke scores bij de verschillende vragen zijn afgestemd op meting overdag buiten de spitsuren voor woon-werk en/of woon-school verkeer.

Vermeld bovenaan iedere pagina de straatnaam en de gemeente. En geef aan welk straatgedeelte (bijvoorbeeld van zijstraat X tot zijstraat Y) beschouwd is. Vermeld bovenaan de eerste invulpagina persoon, weekday, datum en tijd (b.v. 14.30 – 15.30) van de meting en bovendien de weersomstandigheden.

Foutenmarge

Nauwkeurige metingen worden niet verwacht. Het gaat steeds om de orde van grootte. Hou dus rekening met een flinke marge in de uitkomsten.

n.b. Er wordt niet gevraagd naar de aantallen spelende kinderen. De praktijk leert dat deze aantallen sterk wisselen gedurende de week (schooltijden, andere activiteiten) en gedurende het jaar (weersomstandigheden, vakanties). Evenmin wordt gevraagd naar de evt. aanwezigheid van personen die de straat voor zich opeisen, waardoor de woonomgeving onaantrekkelijk wordt voor spelende kinderen. Deze vragenlijst bekijkt (slechts) in hoeverre de straat qua inrichting en als onderdeel van het wegnnet geschikt is om te lopen, fietsen en spelen.

Leeftijdsgroepen

Bij de ontwikkeling van KiSS is in eerste instantie gedacht aan kinderen tussen 4 en 14 jaar. Maar we beseffen dat kindvriendelijke straten vriendelijk moeten zijn voor alle soorten niet-gemotoriseerde weggebruikers, al was het alleen maar omdat het voor de sociale veiligheid van het grootste belang is dat de straat aantrekkelijk is voor volwassenen. Bovendien moet de straat ook geschikt zijn om peuters vertrouwd te maken met het lopen op straat. Leeftijdsgrenzen zijn dus niet echt relevant.

Ontwikkeling van KiSS

KiSS is, in het kader van de internationale Childstreet2005 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.

Werk mee aan verdere ontwikkeling

Met het oog op de verdere ontwikkeling van dit hulpmiddel stellen wij het op prijs dat u, wanneer u KiSS heeft toegepast, de resultaten (lieftst in de Excel versie) beschikbaar stelt voor de opbouw van een stratenarchief. Daarbij zouden wij ook graag enkele digitale foto's van de betrokken straat (in de lengterichting, aan de huizenkant en in het midden) ontvangen.

Toezending van het formulier en foto's per e-mail aan KiSS@urban.nl

**U bent welkom KiSS te gebruiken, mits onder vermelding van:
Beoordeling met behulp van KiSS (Kinder Straat Scan), versie 2.0**

TOELICHTING ALGEMEEN

Nuancering door interpolatie

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

Voorbeeld: geldt voor een trottoir van 2,00 m. een score 5 en voor een trottoir van 3,00 m. een score 10, dan krijgt een trottoir van 2,60 m. een score 8.

Verschillen in inrichting

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

Algemene vragen

Vragen over snelheid, breedtes en aantallen weggebruikers komen meermalen terug. Het is handig deze gegevens als eerste te verzamelen. Het gaat hierbij om de orde van grootte. Een nauwkeurige vaststelling van deze gegevens is niet noodzakelijk en zou een langdurige meting vergen.

alg. 1.1 feitelijke snelheid

Gevraagd wordt naar de feitelijke snelheid én naar de officiële snelheidslimiet volgens de verkeersborden. Het spreekt vanzelf dat de feitelijke snelheid de meeste invloed heeft op de kindvriendelijkheid. Dit betreft de geschatte werkelijke snelheid van het merendeel van de auto's, resp. bromfietzers, tussen twee kruispunten. Heeft u weinig ervaring in het schatten van snelheden dan kunt u de schatting nauwkeuriger maken door twee vaste punten te nemen op 25 m. afstand van elkaar. Als beginpunt neemt u een boom, een lantaarnpaal of een duidelijk zichtbare voor/achterzijde van een geparkeerde auto. Eindpunt bent uzelf. Bij het bepalen van die afstand kunt u in veel gevallen trottoirtegels (meestal 0,30 m = ca. een voet) of trottoirbanden (meestal 1,00 m, meet even na met een rolcm.) als hulpje gebruiken.

Voor het bepalen van de tijd kunt u een horloge met secondewijzer of, beter nog, een stopwatch gebruiken.

Rijdt een auto die 25 m in 1 sec. dan is de snelheid $25 \times 60 \times 60$ m/uur = 90 km/uur.

2 sec. betekent 45 km/uur, 3 sec. betekent 30 km/uur, 6 sec. betekent 15 km/uur.

alg. 1.2 officiële snelheidslimiet

De officiële snelheidslimiet is een aanvulling die het mogelijk maakt om burens aan te spreken op hun gedrag en de politie in staat stelt op te treden tegen excessieve overtredingen.

Een (woon)erf bord betekent een maximum van 'stapvoets', wat gelijkstaat aan max. 15 km/uur volgens een rechterlijke uitspraak. Bovendien is het een vereiste om te kunnen optreden tegen parkeren buiten de aangewezen parkeerplaatsen (met letter P in het wegdek).

alg. 2 verkeersintensiteiten

Tel de verschillende soorten weggebruikers gedurende 10 minuten tussen twee kruispunten in beide richtingen (voorzover van toepassing).

alg. 3 breedte autovrije stroken/trottoirs

In de weersomstandigheden van Noord Europa is de zonnige kant van de straat meestal de aantrekkelijkste om te lopen en te spelen.

Geef de beloofbare breedte exclusief aanwezige obstakels als bomen, paaltjes, lichtmasten, afvalbakken, vulcontainers, reclame, uitstallingen, beplanting, zitgelegenheid, geparkeerde voertuigen e.d.

In veel gevallen kunt u trottoirtegels (meestal 0,30 m) als hulpje gebruiken bij het bepalen van de breedte. Zijn er geen trottoirtegels dan kunt u 'poten' (de ene schoen voor de andere, meet de lengte van de schoen met de rolcm.)

alg. 4 profiel en ruimtegebruik

Nauwkeurige meting is niet nodig. Schatting volstaat. Zie daarvoor toelichting alg. 3

Deze vragen zijn bedoeld voor nader onderzoek waaruit zou moeten blijken in hoeverre het ruimtegebruik bruikbaar is als indicator voor de verschillende aspecten van kindvriendelijkheid. De opstellers van KiSS zouden het op prijs stellen wanneer u het formulier met het antwoord op deze vragen (lieft in de Excel versie) opstuurt naar

KiSS@urban.nl.

Breedte is de maat loodrecht op de lengterichting van de straat.

Lengte is de maat evenwijdig aan de lengterichting van de straat.

alg. 4.1 gemiddelde breedte van de berijdbare ruimte, incl. parkeren op openbare grond

Bedoeld wordt de breedte (zie boven) die (mede) geschikt is voor het rijden in langsrichting en voor het parkeren, uitgezonderd parkeren op privé terrein.

alg. 4.2 parkeren op openbare grond aan beide zijden van de straat

Bedoeld wordt de breedte (zie boven) van parkeervakken en andere ruimte waar overdag, al dan niet legaal, geparkeerd wordt, uitgezonderd parkeren op privé terrein.

alg. 4.3 gem. totale breedte van de verharding

Bedoeld wordt totale breedte van bestrating, asfalt e.d. plus daardoor ingesloten stukjes groen en grond rond bomen. Grenst de straat aan een groter plantsoen reken dan alleen tot de rand van de verharding.

alg. 4.4 privé terrein aan beide zijden van de straat

Ter controle: 4.3 plus 4.4 aan beide zijden = de gem. totale breedte van gevel tot gevel, of van gevel tot plantsoen.

gemeente, straatnaam :
 straatgedeelte van – tot :
 meting: weekdag, datum, tijd van - tot :
 weersomstandigheden :
 persoon, tel.nr of e-mailadres :

ALGEMENE VRAGEN

alg. 1 snelheid

alg. 1.1 feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen

Meer dan 30 km/uur
 30 km/uur of minder
 25 km/uurof minder
 20 km/uurof minder
 15 km/uurof minder

alg. 1.2 officiële snelheidslimiet

Max. 50 km/uur
 Max. 30 km/uur
 (Woon)erf

alg. 2 verkeersintensiteiten per 10 minuten

alg. 2.1 auto's
 alg. 2.2 bromfietsers
 alg. 2.3 fietsers
 alg. 2.4 voetgangers

alg. 3 breedte autovrije stroken/trottoirs

alg. 3.1 autovrije strook/trottoir aan de zonzijde van de straat

..... % van de straatlengte heeft m beloopbare breedte
 % van de straatlengte heeft m beloopbare breedte
 % van de straatlengte heeft m beloopbare breedte

alg. 3.2 autovrije strook/trottoir aan de andere zijde van de straat

..... % van de straatlengte heeft m beloopbare breedte
 % van de straatlengte heeft m beloopbare breedte
 % van de straatlengte heeft m beloopbare breedte

alg. 4 profiel en ruimtegebruik

alg. 4.1 gemiddelde breedte van de berijdbare ruimte, incl. parkeren op openbare grond m.

alg. 4.2 parkeermogelijkheden op openbare grond aan beide zijden van de straat

zonzijde: Gemiddelde breedte van de parkeerruimte m.
 Lengte parkeren t.o.v. totale straatlengte %

andere zijde: Gemiddelde breedte van de parkeerruimte m.
 Lengte parkeren t.o.v. totale straatlengte %

alg. 4.3 gem. totale breedte van de verharding m.

alg. 4.4 privé terrein aan beide zijden van de straat (incl. parkeren op eigen grond)

zonzijde: Gem. totale breedte van privé terrein m.
andere zijde: Gem. totale breedte van privé terrein m.

TOELICHTING BESCHERMING

- a. 1.1 direct zicht op de straat vanuit woonkamers en/of keukens**
Het uitzicht kan geblokkeerd worden b.v. door schuttingen, of doordat de aangrenzende gevels gesloten zijn.
- a. 3 onderhoud van de woonomgeving**
Goed onderhoud vergroot het gevoel van veiligheid

-
- b. 1 feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen**
Zie het antwoord op vraag alg. 1.1.
Lage feitelijke snelheid verkleint de kans op een ongeval met ernstige afloop. Niet alleen is er meer tijd om uit te wijken. Ook wordt gedurende de reactietijd en tijdens het remmen minder afstand afgelegd. Het voertuig komt dus eerder tot stilstand. En wanneer het toch nog fout mocht gaan, dan komt de klap minder hard aan.
 - b. 2 officiële snelheidslimiet**
Zie het antwoord op vraag alg. 1.2.
Een lage feitelijke snelheid in combinatie met een bijpassende lage officiële snelheidslimiet heeft een streepje voor. Want een lage snelheidslimiet is een aanvulling die het mogelijk maakt om buren aan te spreken op hun gedrag en de politie in staat stelt op te treden tegen excessieve overtredingen. Een (woon)erf verkeersbord betekent een maximum van 'stapvoets' wat gelijkstaat aan max. 15 km/uur volgens een rechterlijke uitspraak. Bovendien is het een vereiste om te kunnen optreden tegen parkeren buiten de aangewezen parkeerplaatsen (letter P in het wegdek).
 - b. 3 blikveld van de passerende automobilist**
In een kindvriendelijke straat moeten de verkeersdeelnemers erop voorbereid zijn dat er overal, plotseling, iemand te voorschijn kan komen.
 - b. 4 opvallende markering van plaatsen waar voetgangers plegen op te duiken en van de overgang naar een ander type straat**
Om duidelijk te maken welk gedrag verwacht wordt moeten overgangen opvallend gemarkeerd zijn.
 - b. 5 zichtbaarheid over en weer**
Obstakels als afvalcontainers, glasbakken, uitstallingen, geparkeerde auto's en hoge beplanting kunnen het zicht over en weer tussen automobilisten en kinderen belemmeren.

gemeente, straatnaam :
straatgedeelte van – tot :

BESCHERMING - SOCIALE VEILIGHEID				
a. 1	informeel toezicht door volwassenen			
a. 1.1	direct zicht op de straat vanuit woonkamers en/of keukens			
	Er is weinig zicht	0		
	Er is veel zicht	10	max. 10	....
a. 1.2	aantal passerende voetgangers en fietsers binnen 10 minuten			
	Minder dan 3 voetgangers en fietsers	0		
	3 voetgangers en fietsers	3		
	10 voetgangers en fietsers, of meer	10	max. 10	....
a. 1.3	zitplekken voor volwassenen			
	Er is geen zitplek (bankje brede rand o.i.d.)	0		
	Er zijn verschillende plekken die tot zitten uitnodigen	5	max. 5	....
a. 2	straatverlichting die voetgangers duidelijk zichtbaar maakt			
	De straatverlichting is onvoldoende	0		
	De straatverlichting is hoog (5 m of meer) en vooral op het midden van de straat gericht	2		
	De straatverlichting is laag (minder dan 5 m) en vooral op de zijkanten van de straat gericht	5	max. 5	....
a. 3	onderhoud van de woonomgeving (bebouwing, bestrating en groen)			
	Het onderhoud is matig (indruk)	0		
	Het onderhoud is goed (indruk)	10	max. 10	....
	totaal Sociale Veiligheid		max. 40	....

BESCHERMING - VERKEERSVEILIGHEID				
b. 1	feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen			
	Meer dan 30 km/uur	0		
	30 km/uur of minder	5		
	25 km/uur of minder	10		
	20 km/uur of minder	15		
	15 km/uur of minder	20	max. 20	....
b. 2	officiële snelheidslimiet			
	Max. 50 km/uur	0		
	Max. 30 km/uur	5		
	(Woon)erf	10	max. 10	....
b. 3	blikveld van de passerende automobilist			
	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	....
b. 4	opvallende markering van plaatsen waar voetgangers plegen op te duiken en van de overgang naar een ander type straat			
	Inrichtingselementen vestigen extra aandacht op voet/fietspaden, achterpaden, speelplaatsen en entrees van gebouwen. Bovendien wordt extra aandacht gevestigd bij iedere overgang naar een ander type straat. Er is een soort 'poort'.		max. 15	....
b. 5	zichtbaarheid over en weer			
	Er zijn obstakels die het zicht belemmeren	0		
	Er zijn geen obstakels die het zicht belemmeren	5	max. 5	....
	totaal Verkeersveiligheid		max. 60	....
	TOTAAL BESCHERMING		max. 100	....

TOELICHTING BELOOPBAARHEID

Bij deze vragen is uitgegaan van de mogelijkheden van een doorsnee 8-jarige

- c. 1 eigenschappen van fiets/voet overstekmogelijkheden**
Onderzoek het oversteken bij iedere zijstraat en ieder voet/fietspad.
Deze vragen gelden ook voor het oversteken bij een rotonde.
Indien de oversteekpunten niet allemaal gelijk zijn, geef dan een score per oversteekpunt naar mate van het aantal oversteekpunten (b.v. 50% x 0 en 25% x 3 en 25% x 5 = 2)
- c. 1.2 zichtbaarheid over en weer tussen overstekende kinderen en naderende automobilisten**
De zichtbaarheid kan verbeterd worden door b.v. onderbreking van het parkeren en uitstulping van de autovrije strook/trottoir.
- c. 1.3 overzichtelijkheid van de verkeerssituatie voor kinderen die willen oversteken**
Oversteken wordt een stuk gemakkelijker wanneer je slechts met verkeer uit één richting te maken hebt (éénrichtingverkeer of een rustpunt tussen verkeer in de ene richting en verkeer in de andere richting).
- c. 1.4 afstand die in één keer moet worden overgestoken**
Het gaat om de afstand tot de overzijde of tot een rustpunt.
- c. 2 aantal passerende auto's, bromfietzers per 10 minuten**
Zie de antwoorden op vraag alg. 2
- c. 3 feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen volgens vraag b. 1**

Beloopbaarheid – loopruimte,

Er bestaat behoefte aan bredere autovrije stroken/trottoirs wanneer de feitelijke snelheid hoger is dan 15 km/uur.

Zie de antwoorden op vraag alg. 1.1

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 een slot te bevestigen ter hoogte van het fietsstuur.

- d.1 indien feitelijke snelheid (volgens vraag b. 1) meer dan 15 km/uur**
Bij een beloopbare breedte van minder dan 1,00 m worden mensen met rollators, rolstoelen en kinderwagens gedwongen om zich in te voegen in het gemotoriseerde verkeer. Autovrije stroken/trottoirs die, geheel of gedeeltelijk, te smal zijn tellen daarom niet mee.
Zijn ze wel over de volle lengte minimaal 1,00 m, maar is de breedte niet overal gelijk geef dan een score per straatgedeelte evenredig aan de lengte (b.v. 20% x 0 en 50% x 8 en 30% x 10 = 7).
Zie de antwoorden op vraag alg. 3. en de algemene toelichting over interpolatie.
- d.2 indien feitelijke snelheid (volgens vraag b. 1) minder dan 15 km/uur**
Zolang de feitelijke snelheid beneden 15 km/uur blijft is (ook) het midden van de straat over het algemeen geschikt om te lopen.
Dat neemt niet weg dat sommige voetgangers (vooral ouders met kleine kinderen en ouderen die slecht ter been zijn) ook binnen een (woon)erf behoefte hebben aan een aparte autovrije strook. Zo'n strook kan dicht langs de huizen/voortuinen lopen. Het kan ook een aparte strook zijn tussen parkeerplaatsen en het midden van de straat, afgescheiden door b.v. bomen, paaltjes of een klein niveauverschil.
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.

Totaal Beloopbaarheid

Vermeld in dit verband ook altijd het totaal Bescherming

gemeente, straatnaam :
 straatgedeelte van – tot :

BELOOPBAARHEID - OVERSTEKEN NAAR DE ANDERE ZIJDE VAN DE STRAAT

c. 1	eigenschappen van fiets/voet oversteekpunten			
c. 1.1	goede markering en verlichting, (liefst) oversteek op een plateau		max. 5	....
c. 1.2	zichtbaarheid over en weer tussen overstekende kinderen en naderende automobilisten			
	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. 1.3	overzichtelijkheid van de verkeerssituatie voor kinderen die willen oversteken			
	Tweerichtingsverkeer zonder rustpunt	0		
	Tweerichtingsverkeer met rustpunt	5		
	Eenrichtingsverkeer	5	max. 5	....
c. 1.4	afstand die in één keer moet worden overgestoken			
	Meer dan 5,00 m. (twee rijstroken)	0		
	3,50 – 5,00 m.	5		
	Minder dan 3,50 m.	10	max. 10	....
c. 2	aantal passerende auto's, bromfietzers per 10 minuten			
	40 of meer	0		
	20 – 39	5		
	0 – 19	10	max. 10	....
c. 3	feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen volgens vraag b. 1			
	Meer dan 30 km/uur	0		
	30 km/uur of minder	5		
	25 km/uur of minder	10		
	20 km/uur of minder	15		
	15 km/uur of minder	20	max. 20	....
c. 4	eventuele verkeerslichten			
	Er zijn geen verkeerslichten en er zijn te weinig oversteekmogelijkheden	0		
	Er zijn verkeerslichten, maar de max. wachttijd is meer dan 60 sec.	0		
	Er zijn verkeerslichten en de max. wachttijd is minder dan 40 sec.	2		
	Verkeerslichten zijn niet nodig	5	max. 5	....
	totaal Oversteken		max. 60	....

BELOOPBAARHEID – LOOPRUIMTE

of

indien feitelijke snelheid (volgens vraag b. 1) meer dan 15 km/uur

d. 1.1	beloopbare breedte autovrije stroken/trottoirs aan de aantrekkelijkste zijde van de straat			
	Niet over de volle lengte min. 1,00 m	0		
	1,00 m.	10		
	3,00 m.	20	max. 20	....
d. 1.2	beloopbare breedte autovrije stroken/trottoirs aan de andere zijde van de straat			
	Niet over de volle lengte min. 1,00 m	0		
	1,00 m.	5		
	3,00 m.	15	max. 15	....
d. 1.3	goede fietsparkeervoorziening buiten de min. loopruimte			
	Er zijn voldoende goede fietsparkeervoorzieningen	5	max. 5	....

of

indien feitelijke snelheid (volgens vraag d. 2) 15 km/uur of minder

d. 2.1	(ook) het midden van de straat is geschikt om te lopen		max. 20	....
d. 2.2	herkenbaarheid als (woon)erf o.i.d.		max. 5	....
d. 2.3	autovrije stroken/trottoirs over de volle lengte en goede fietsparkeervoorziening buiten de min. loopruimte		max. 15	....

totaal Loopruimte max. 40
TOTAAL BELOOPBAARHEID max. 100

TOELICHTING BEFIETSBAARHEID

Bij deze vragen wordt uitgegaan van de mogelijkheden van een doorsnee 10-jarige.

plaats om te fietsen

Een fietspad of een fiets/bromfietspad is een apart parallelpad met een afscheiding die niet overrijdbaar is.

Een fietsstrook ligt direct naast de rijbaan en is voorzien van een fietssymbool. De afscheiding is een verfstreep en (liefst) een kleurverschil.

e. 2 fietsen op de rijbaan al dan niet met fietsstrook

Een lage feitelijke snelheid in combinatie met een bijpassende lage officiële snelheidslimiet heeft een streepje voor. Want een lage snelheidslimiet is een aanvulling die het mogelijk maakt om burens aan te spreken op hun gedrag en de politie in staat stelt op te treden tegen excessieve overtredingen.

Een (woon)erf verkeersbord betekent een maximum van 'stapvoets' wat gelijkstaat aan max. 15 km/uur volgens een rechterlijke uitspraak. Bovendien is het een vereiste om te kunnen optreden tegen parkeren buiten de aangewezen parkeerplaatsen (letter P in het wegdek).

Er is meer behoefte aan speciale fietsvoorzieningen (fietspaden, fiets/bromfietspaden of fietsstroken) indien de feitelijke snelheid van het merendeel van de auto's en bromfietzers op de rijbaan hoger is en de intensiteit groter is.

Er kunnen ook andere redenen zijn, b.v. een doorlopende hoofdfietsroute, of de aanwezigheid van veel zwaar verkeer, om aparte fietsvoorzieningen te maken

Zie de antwoorden op de vragen alg. 1.1 en alg. 2.

Interpoleer bij een breedte tussen 1,50 en 2,00 m.

Fietsen langs een rij geparkeerde auto's is minder veilig. Interpoleer wanneer parkeren niet over de volle lengte en/of niet aan beide zijden is toegestaan.

Fout parkeren geeft nog meer problemen, met name voor kinderen. Want dat dwingt de fietsers om uit te wijken en zich in de stroom autoverkeer te voegen

e. 3 fietspad of fiets/bromfietspad

Bij een fietspad wordt uitgegaan van een breedte van minimaal 1,50 m. Die breedte maakt het mogelijk om te passeren of om als volwassene naast een kind te fietsen. Interpoleer bij een breedte tussen 1,50 en 2,50 m.

Bij een fiets/bromfietspad wordt uitgegaan van een breedte van minimaal 2,00 m, vanwege het grotere snelheidsverschil. Interpoleer bij een breedte tussen 2,00 en 3,00 m.

Een fietspad scoort over het algemeen hoger dan een fietsstrook of een fiets/bromfietspad, omdat de fietser beter gescheiden is van sneller rijdende auto's en bromfietzers. Maar of een fietspad werkelijk een betere oplossing is hangt ook af van de kwaliteit van de kruising met zijstraten (zichtbaarheid over en weer en opvallendheid).

Staat er een rij geparkeerde auto's tussen het pad en de rijbaan dan bestaat groot gevaar dat automobilisten en fietsers elkaar uit het oog verliezen terwijl ze elkaar bij een volgende kruising/oversteekpunt misschien weer tegenkomen.

Het risico op ernstige conflicten auto-fiets is kleiner wanneer de aansluiting op de zijstraten is uitgevoerd als een doorlopend pad op een verhoogd plateau.

Totaal Befietsbaarheid

Vermeldt in dit verband ook altijd het totaal Bescherming

gemeente, straatnaam :
straatgedeelte van – tot :

BEFIETSBAARHEID

e. 1 oversteken naar de andere zijde van de straat
 Vul in: 50% van de uitkomst van vraag c. 1 t/m c. 4 (totaal oversteken) max. 30

of

indien fietsen op de rijbaan, al dan niet met fietsstrook

e. 2.1	feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietsen volgens vraag b. 1			
	Meer dan 30 km/uur:			
	- Zonder fietsstrook	0		
	- Met fietsstrook - minder dan 1,50 m.	0		
	- 1,50 m.	10		
	- 2,00 m. of meer	15		
	Minder dan 30 km/uur:			
	- Zonder fietsstrook	10		
	- Met fietsstrook - minder dan 1,50 m.	10		
	- 1,50 m.	25		
	- 2,00 m. of meer	30		
	Minder dan 15 km/uur, met of zonder fietsstroken:	30	max. 30	....
e. 2.2	officiële snelheidslimiet			
	Max. 50 km/uur	0		
	Max. 30 km/uur	5		
	(Woon)erf	10	max. 10	....
e. 2.3	aantal passerende auto's en bromfietsers per 10 minuten			
	Meer dan 40	0		
	21 – 40	5		
	0 – 20	10	max. 10	....
e. 2.4	niet parkeren langs rijbaan/fietsstrook			
	Parkeren toegestaan	0		
	Geen parkeren	10	max. 10	....
e. 2.5	hinder/gevaar door fout parkeren op rijbaan/fietsstrook			
	Fout parkeren	0		
	Geen fout parkeren	10	max. 10	....

of

indien fietspad of fiets/bromfietspad

e. 3.1	breedte			
	Fiets/bromfietspaden			
	- minder dan 2,00 m.	0		
	- 2,00 m.	10		
	- 3,00 m. of meer:	15		
	Fietspaden			
	- minder dan 1,50 m.	0		
	- 1,50 m.	20		
	- 2,50 m. of meer:	30	max. 30	....
e. 3.2	afscheiding			
	Smaller dan een autoportier	0		
	Breder dan een autoportier	10	max. 10	....
e. 3.3	zichtbaarheid			
	Rij geparkeerde auto's tussen rijbaan en fietspad binnen 25 m. van een kruising/oversteekpunt	0		
	Geen rij geparkeerde auto's binnen 25 m. van een oversteekpunt	15	max. 15	....
e. 3.4	pad op plateau ter plaatse van zijstraat			
	Geen verhoogd plateau	0		
	Wel verhoogd plateau	15	max. 15	....

TOTAAL BEFIETSBAARHEID max. 100

TOELICHTING BEWEGINGSVRIJHEID

- f. 1 mogelijkheden tot beperking van rijden/parkeren op bepaalde tijden**
Bedoeld wordt een rijverbod en/of een parkeerverbod, b.v. wanneer kinderen van/naar school gaan, of op vrije dagen.
- f.2 parkeren van auto's in de openbare ruimte**
Het parkeren van auto's kan erg veel hinder en gevaar meebrengen, b.v. door het zicht op spelende kinderen te belemmeren, in de weg te staan bij het oversteken en/of de beleving van de woonomgeving te verstoren. Gebrek aan parkeerdiscipline en onvoldoende parkeertoezicht kan een goede parkeerordering geheel verstoren.
- f. 3 feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietzers volgens vraag b. 1**
Lage snelheid bevordert niet alleen de verkeersveiligheid, maar vergroot ook de mogelijkheden om de gehele breedte van de straat te gebruiken.
- f. 4 indien feitelijke snelheid minder dan 30 km/uur**
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.
Het midden van de straat (waar gereden wordt) kan ook geschikt zijn om te lopen en te spelen, maar alleen als de snelheid beperkt is én de verkeersintensiteit laag blijft. Bovendien moeten er niet teveel barrières zijn in de vorm van dijken van geparkeerde auto's en fietsen, waardoor het midden van de straat een soort 'autogoot' wordt. 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% x 0 en 50% x 10 en 30% x 20 = 11).
Houdt rekening met eventuele verkeersvoorschriften en/of afspraken tussen bewoners waardoor straatgedeeltes overdag parkeervrij gehouden worden (b.v. parkeerverbod gedurende de dag aan één zijde van de straat, of afspraak om bepaald stukje overdag parkeervrij te houden).

TOELICHTING BELEVINGSWAARDE

- g. 1. inrichting van de woonomgeving**
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.
- g. 4 (semi)privé elementen op openbaar terrein**
Aanwonenden en andere betrokkenen kunnen een eigen accent geven aan het straatbeeld en bijdragen aan de gebruiksmogelijkheden.

gemeente, straatnaam :
straatgedeelte van – tot :

BEWEGINGSVRIJHEID			
f. 1	mogelijkheden tot beperking van rijden/parkeren op bepaalde tijden		max. 5
f.2	parkeren van auto's in de openbare ruimte		
	Veel fout geparkeerde auto's	0	
	Veel hinder/gevaar	0	
	Weinig hinder/gevaar	20	max. 20
f. 3	feitelijke snelheid van het merendeel van de passerende auto's en bromfietzers volgens vraag b. 1		
	Meer dan 30 km/uur	<i>Ga in dat geval verder met vraag g.</i>	-
	30 km/uur of minder	<i>Ga verder met de volgende vraag</i>	-
indien feitelijke snelheid minder dan 30 km/uur volgens vraag f. 3.			
f. 4.1	aantal passerende auto's en bromfietzers in 10 minuten		
	20 of meer	<i>Ga in dat geval verder met vraag g.</i>	0
	10 – 19		10
	0 – 9		20 max. 20
f. 4.2	feitelijke snelheid (volgens vraag alg 1.1) en herkenbaarheid als woonerf o.i.d.		
	15 - 30 km/uur		10
	15 km/uur of minder, maar niet duidelijk herkenbaar als (woon)erf o.i.d.		20
	15 km/uur of minder en duidelijk herkenbaar als (woon)erf o.i.d.		30 max. 30
f. 4.3	barrières die (overdag) het midden van de straat ongeschikt maken om te spelen en te lopen		
	Barrières (overdag) aan beide zijden van de straat		0
	Een barrière (overdag)aan een zijde van de straat		15
	Geen barrières (overdag)		25 max. 25
TOTAAL BEWEGINGSVRIJHEID		max. 100	....

BELEVINGSWAARDE			
g. 1.	inrichting van de woonomgeving		
g. 1.1	onderverdeling		
	De straat is ingedeeld in een reeks verschillende ruimtes, ieder met een eigen karakter		max. 15
g. 1.2	aantrekkelijke inrichting		
	De indeling (parkeren, groen, straatmeubilair) en bijzondere objecten (kunst, bijzondere spelaanleiding) maken de straat extra aantrekkelijk als woonomgeving en geschikt voor allerlei activiteiten.		max. 15
g. 1.3	voorportaal, stadsgezicht, vergezicht		
	De inrichting vestigt extra aandacht op entrees, bijzondere gebouwen, parken, kunst, monumenten e.d., of wijst op een bijzonder stadsgezicht, vergezicht.		max. 10
g. 2	openbaar groen		
	Bomen, heesters		max. 20
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
g. 4	(semi)privé elementen op openbaar terrein		
	Gevelgroen, zitgelegenheid, speelelementen, of zelfs een terrasje		max. 20
TOTAAL BELEVINGSWAARDE		max. 100	....

TOELICHTING BESPEELBAARHEID

- h. 1 breedte van autovrije stroken aan de aantrekkelijkste zijde van de straat**
In de weersomstandigheden van Noord Europa is de zonnige kant van de straat meestal de aantrekkelijkste om te lopen en te spelen. Ze zijn extra aantrekkelijk wanneer ze breed zijn.
- h.2 mogelijkheden voor allerlei activiteiten binnen dit straatgedeelte (max. 100 m.)**
Houdt ook rekening met straatgedeeltes die overdag parkeervrij gehouden worden vanwege verkeersvoorschriften en/of afspraken tussen bewoners waardoor (b.v. parkeerverbod gedurende de dag aan één zijde van de straat, of afspraak om bepaald stukje overdag parkeervrij te houden).
- h. 4 aparte, veilig bereikbare, speelruimte**
Uitgangspunt moet zijn dat de gehele woonomgeving aantrekkelijk is voor alle leeftijdsgroepen. Menging van leeftijdsgroepen is van groot belang niet alleen omdat kinderen soms in de wereld van de volwassenen willen verkeren, maar vooral ook vanwege de sociale veiligheid. Aparte speelplaatsen kunnen een goede aanvulling zijn op de speelmogelijkheden in de directe woonomgeving, mits ze veilig bereikbaar zijn. Een speelplaats aan de overkant van een onveilige weg heeft weinig waarde.

Totaal Bespeelbaarheid
Vermeld in dit verband ook altijd
Totaal Bescherming,
Totaal Bewegingsvrijheid en
Totaal Belevingswaarde

gemeente, straatnaam :
 straatgedeelte van – tot :

BESPEELBAARHEID				
h. 1	breedte (overdag) van autovrije stroken aan de aantrekkelijkste zijde van de straat			
	Minder dan 2,00 m. of minder	0		
	2,00 m.	5		
	4,00 m. of meer	15	max. 15	....
h. 2	mogelijkheden voor allerlei activiteiten binnen dit straatgedeelte (max. 100 m.)			
h. 2.1	spel vlakbij huis			
	- spelen met autootjes of poppen;			
	- tekenen met krijt		max. 10	....
h. 2.2	zitten (bankje, randen, blokken)		max. 10	....
h. 2.3	rustig spel, zoals:			
	- balanceren en klimmen (niveauverschillen, muurtjes, blokken, hekjes);			
	- hutbouwen (ruimte en mogelijkheid lappen te bevestigen)		max. 10	....
h. 2.4	bewegen, zoals:			
	- hinkelen/springen (ruimte, diversiteit in bestrating);			
	- steppen/skaten (autovrije strook/trottoir met vlakke bestrating);			
	- leren fietsen (rustige straten rondom huizenblok)		max. 10	....
h. 2.5	groepsspel			
	- stoepranden (straatgedeelte aan weerszijden vrij van parkeren/obstakels);			
	- ballen (ruimte);		max. 10	....
h. 3	straatvuil			
	Veel straatvuil	0		
	Geen straatvuil	5	max. 5	....
h. 4	aparte speelruimte			
h. 4.1	binnen 100 m. loopafstand en veilig bereikbaar voor kinderen van 6 jaar:			
	- ontmoetingsplek			
	kleuterspeelplaatsje (10 x 20 m., bankje, speeltoestellen)		max. 15	....
h. 4.2	binnen 300 m. loopafstand en veilig bereikbaar voor kinderen van 8 jaar:			
	- groen waar kinderen mogen spelen (park, openbare binnentuin);			
	- speelplek voor kinderen vanaf 6 jaar (speeltoestellen, bankjes)			
	- ruimte voor:			
	o verstoppertje (rustig, ruimte met diverse hoekjes, muurtjes, heesters);			
	o balspel (ca. 20x40 m.);			
	o samen touwtjespringen (ruimte 4x4, mogelijkheid touw te bevestigen);			
	o skateboarden (asfalt, niveauverschillen);			
	o tikkertje (rustig, ruimte om vrij te rennen)		max. 15	....
	TOTAAL BESPEELBAARHEID		max. 100	....

RUIMTE VOOR OPMERKINGEN N.A.V. HET BEZOEK