

Netwerk WoonErfGoed (in oprichting) *‘de straat als verblijfsruimte’*

Doel netwerk:

Uitwisseling van kennis en ervaring betreffende:

- belangenbehartiging,
- inrichting van de straat en zijn omgeving,
- regulering van verkeer en parkeren.

tot behoud en verbetering van de verblijfskwaliteit in (woon)erven en (woon)erfachtige straten.



Werkterrein netwerk.

Verblijfsgebieden vereisen verblijfskwaliteit, d.w.z. omstandigheden die mogelijk maken de straat en de openbare ruimte veilig te gebruiken om te lopen en fietsen, om elkaar te ontmoeten en buiten te spelen.

Bij sommige (woon)erven en (woon)erfachtige straten dreigt verwaarlozing of zelfs drastische omvorming met groot verlies aan verblijfskwaliteit door onvoldoende belangstelling bij de betreffende gemeente. Ten onrechte wordt gedacht dat een verkeersbord '30 km' voldoende is. Verder zijn er veel straten in bestaande en toekomstige 30 km-gebieden die baat hebben bij de (woon)erf-status en (zo nodig) herinrichting, zeker als er onvoldoende ruimte is om behoorlijke trottoirs aan te leggen. Ten gevolge van relatieve onbekendheid vragen (woon)erven om koestering en draagvlak in de praktijk. Dat geldt niet alleen voor straten in woonbuurten, maar ook voor straten in stads- en dorpscentra.

Karakter netwerk

Een en ander vraagt om belangenbehartiging door bewonersgroepen en toegankelijkheid van kennis en ervaring. Een netwerk kan daaraan bijdragen. Binnen zo'n netwerk moet de nadruk zoveel mogelijk liggen op onderlinge uitwisseling van kennis en ervaring tussen bewonersgroepen, die daarbij desgewenst gebruik kunnen maken van de kennis van professionals.

De ontwikkeling van het (woon)erf.

Woonerven zijn in de jaren 70 in Nederland ontstaan en vervolgens tot in de jaren 80 op grote schaal toegepast bij nieuwbouw en stadsvernieuwingsprojecten. Er zijn speciale verkeersregels ingevoerd met een bijbehorend verkeersbord 'erf'. Uit het straatbeeld moet blijken dat de wandelaar en het spelende kind de gehele breedte van de straat mogen gebruiken en dat het (auto)verkeer zich als gast gedraagt, d.w.z. rustig en voorzichtig rijdt.. De verkeersregels voor het (woon)erf betekenen een maximum snelheid van 15km/u ('stapvoets') en alleen parkeren op daartoe aangegeven plaatsen (met een P op het wegdek). Het verkeersbord 'erf' wordt inmiddels ook in veel andere Europese landen toegepast. Vanaf de jaren 90 is verkeerskundig de aandacht komen te liggen op de invoering van 30 km-straten, liefst in aaneengesloten zones. Er is inmiddels brede consensus op lokaal en nationaal niveau dat in het grootste deel van de straten binnen de bebouwde kom de max. snelheid niet

boven 30 km/u moet liggen. Dat is een belangrijke ontwikkeling in het kader van de verkeersveiligheid. Daarbij wordt gesproken over ‘verblijfsgebieden’, maar in de praktijk blijkt dat er bij de aanwijzing van 30 km-gebieden weinig aandacht is voor de verblijfskwaliteit. Ten onrechte wordt zelfs gesteld dat deze ontwikkeling het (woon)erf overbodig maakt.

Aantrekkelijkheid van (woon)erven

Intussen worden nog steeds nieuwe (woon)erven opgeleverd (bv in de Vinex-wijk Ypenburg bij Den Haag, Warmond bij Leiden, Strijp bij Rijswijk, het nieuwe centrum van Veendam etc). Daarnaast zijn (woon)erven een aantrekkelijk alternatief voor woonstraten met onvoldoende trottoirruimte. Het erfconcept (stapvoetse snelheid en voetganger centraal) is ook aantrekkelijk voor binnensteden, schoolzones en stationsgebieden, mede omdat het een slimme vorm van intensief multifunctioneel ruimtegebruik is die goed past bij een compacte stad. De straat wordt zowel gebruikt als speel- en loopruimte als voor stapvoets bestemmingsverkeer.

De (woon)erfinrichting schept ruimte om op straat te spelen en maakt het ook wettelijk mogelijk. Daarnaast geeft het straatbeeld meer kansen voor ontmoeting en andere sociale activiteiten dan een straat met smalle trottoirs en langsparkeren aan beide kanten van de rijgoot. Bovendien geeft een gevarieerde inrichting extra mogelijkheden voor beplanting en privé initiatieven zoals gevelgroen en een bankje.



Aanverwante activiteiten

Kinderen hebben veel baat bij gebruikskwaliteit van de straat. In 2004 is het Childstreet initiatief gestart met het doel de zelfstandige mobiliteit van kinderen (lopen, spelen, fietsen) te bevorderen door de straten in de stad meer uitnodigend voor kinderen te maken en het denken over en doen van de kindvriendelijke inrichting te stimuleren. De grote aftrap was augustus 2005 in Delft met een internationale conferentie. Daar werd ook het meetinstrument van kindvriendelijkheid van de straat (Kinder Straat Scan, KiSS) gepresenteerd dat daarna verder is ontwikkeld. Het project werd in 2009 afgesloten met de publicatie Childstreet2009 die door het KPVV landelijk werd verspreid naar alle gemeenten. Childstreet werd financieel mogelijk gemaakt door bijdragen van onder andere de gemeente Delft, Habiforum, het stadsgewest Haaglanden en Veilig Verkeer Nederland.

Problemen bij (woon)erven (waarom is dit netwerk nodig).

Veel (woon)erven dateren uit de jaren '70 en '80 en zijn inmiddels toe aan een opknapbeurt. Verloedering dreigt. Bovendien is er vaak behoefte aan extra parkeerplaatsen.

Hoewel binnen de bebouwde kom verblijfsgebieden (30km zone, (woon)erf, voetgangersgebied) de standaard zijn geworden, is de “verblijfskundige” expertise bij de ambtenaren vaak beperkt.

De speciale verkeersregels voor het (woon)erf zitten in het rijexamen, maar deze verkeersregels zijn veelal onvoldoende bekend mede door de overheersende aandacht voor

30km zones, niet alleen bij bewoners en automobilisten, maar ook binnen het gemeentelijk apparaat.

Er wordt wel eens gedacht dat spelen op straat binnenkort verleden tijd zal zijn, omdat het aantal kinderen per woning daalt en het aantal auto's per woning toeneemt, terwijl kinderen steeds meer tijd in de kinderopvang en achter de computer doorbrengen. Toch is buitenspelen nog steeds een van favoriete bezigheden van kinderen.

De straat blijft onmisbaar als ruimte voor kinderen én volwassenen, om zich te ontplooiën en om informeel te leren met elkaar om te gaan.

Literatuur

1. (Paper op NVVC van 2010)

http://www.nvvccongres.nl/papers2010/18_iedereen%20veilig%20over%20straat_zomervrucht.pdf

2. KPVV (verwijzing naar pdf van het boek Childstreet2009):

http://www.kpvv.nl/templates/mercury.asp?page_id=2046&onderwerp_sub=44&id=1102

3. Website CROW: http://kennisnet.crow.nl/iks/t63_p22_m7_i5823.htm

4. Boekenpagina Urban: <http://urban.nl/nl/producten>

5. Bestelpagina VVN (Childstreet producten):

<http://www.veiligverkeernederland.nl/webshop/term/6439>

6. Fietsberaad: Meer woonerven (Janneke Zomervrucht)

<http://www.fietsberaad.nl/library/fietsverkeer/Fietsverkeer23.pdf>

7. <http://www.steunpuntstraten.be/>

