

Aan
College van B&W
Commissie Duurzaamheid

Afschrift aan
Commissie Leefbaarheid

Nota

Datum
30-09-2004
Ons kenmerk

Onderwerp
Kindveilige routes: aanpak en producten

Opsteller
Etienne vd Horst
Bijlage

Inleiding

Een verkeers- en sociaal veilige omgeving maakt het mogelijk dat een kind eerder zelfstandig naar school, sport/welzijnsaccommodatie en/of buitenschoolse opvang (bso) kan fietsen. Vanuit deze gedachte wil het college van B&W van de gemeente Delft, meer nog dan voorheen, extra aandacht besteden aan

- de verkeersveiligheid rond scholen, peuterspeelzalen en bso's,
- kindveilige (school)routes en
- de bereikbaarheid van en verkeers- en sociale veiligheid rond sportparken.

Dit streven past enerzijds heel goed binnen het ambitieniveau van de gemeente om het fietsgebruik te stimuleren en (weer) tot de top 3 van beste fietssteden in Nederland te behoren en zal een basis krijgen in het – in de maak zijnde – nieuwe Lokale Verkeers- en Vervoersplan (LVVP); anderzijds levert het een bijdrage aan realisering van de ambitie om kinderen aan de Norm Gezond Bewegen te laten voldoen. Daarvoor worden activiteiten in de Brede School georganiseerd, terwijl vanaf 2005 er ook gebundelde activiteiten in het BOS – project (Buurt – Onderwijs – Sport/Spel) bij komen. Bovendien stimuleert het ouders om hun kinderen om gebruik te laten maken van opvangmogelijkheden en activiteiten aanbod na schooltijd op andere locaties dan alleen de school.

Daarnaast is het ook goed om concreet in de wijken aan de slag te gaan met dit onderwerp. Bepaalde problemen, aanpassingen of ideeën hoeven niet te wachten op het gereedkomen van het LVVP. Er komen nu al veelvuldig signalen over verkeersoverlast rond scholen door het halen en brengen van kinderen met de auto. Auto's worden op plaatsen geparkeerd waar dit niet is toegestaan, waardoor de veiligheid voor omwonenden en kinderen in gevaar komt. Dit is vaak een kwestie van gedrag van automobilisten, maar ook blijkt de schoolomgeving niet altijd even geschikt te zijn voor de vele functies en verplaatsingen die er plaatsvinden. Gelijksortige signalen zijn er bij vervoer met busjes na schooltijd van school naar bso's. Dat betekent dat ook concrete aanpassingen in de wijken nodig zullen zijn.

Locaties waar activiteiten worden georganiseerd liggen niet altijd in de directe omgeving van de school. Soms liggen ze aan de rand van een wijk. Vanwege aanwezig groen kan dan naast de fysieke veiligheid ook de sociale veiligheid een belemmerende rol spelen. Daarvoor zullen ook aanpassingen nodig zijn.

Om richting te geven aan het oplossen van de gesignaleerde knelpunten en om de verschillende initiatieven en ambities in een kader te plaatsen is het project 'Kindveilige routes' in het leven geroepen. Het project beoogt om binnen het tijdsbestek van één jaar met alle betrokkenen en belanghebbenden een eerste stap te zetten in het daadwerkelijk aanpakken van de problemen. In dit jaar zullen heel concrete doelen worden nagestreefd, die een voorbeeldfunctie zullen hebben in de rest van het proces. De meer initiërende rol zal over een jaar worden verwisseld voor een faciliterende rol, om te zorgen voor de continuïteit in het probleemveld.

Deze Nota geeft aan hoe het project 'Kindveilige routes' wordt uitgevoerd en wat de concrete producten zullen zijn. Allereerst zal echter wat meer achtergrond worden gegeven op het thema en zullen de problemen worden geanalyseerd. Tevens zullen de beoogde doelen uiteen worden gezet.

Achtergrond

Waarom zijn 'kindveilige routes' noodzakelijk? Het begrip 'kindveilige route' komt vanuit de verkeersveiligheidshoek, waar al jarenlang wordt nagedacht over de vraag hoe kinderen veilige verkeersdeelnemers kunnen zijn. Veilige kindroutes zijn routes (fietspaden en andere wegen waar fietsers mogen rijden) die kinderen in staat stellen zelfstandig en op een veilige manier tussen school, buitenschoolse opvang (bso), sport/welzijnsaccommodatie en thuis te fietsen. Het gaat hierbij om letterlijk veilige wegen waarop kinderen van a naar b kunnen fietsen (routekaarten) en om het organiseren van begeleid fietsen (het gebruik van de routes). Ouders worden daardoor gestimuleerd om hun kinderen niet langer op de achterbank van de auto te vervoeren, maar hen te laten fietsen. Dit is ook goed voor de gezondheid van het kind en stimuleert de motorische en cognitieve ontwikkeling. Ook leren kinderen, door al op jonge leeftijd zelfstandig deelnemer te worden van het verkeer, verkeersvaardigheden die zij nodig hebben om zich op een veilige manier te verplaatsen.

Indien meer kinderen op de fiets van en naar school, bso en sportaccommodatie gaan, zal het autoverkeer afnemen. De verkeersdruk rond deze instellingen neemt af, waardoor de overlast van het halen en brengen in de wijken wordt verminderd en er minder onveilige situaties ontstaan, wat het aantal (bijna) ongelukken vermindert. Op deze manier kan de spiraal van toenemend autogebruik en onveilige situaties worden doorbroken. Bijkomende voordelen zijn: vermindering van filevorming in de ochtend en namiddag, minder milieubelastende stoffen in de lucht (uitlaatgassen) en een kindvriendelijk en fietsvriendelijk imago voor de stad.

De aanleiding om in Delft te starten met 'kindveilige routes' is viervoudig. Ten eerste ligt er een politieke wens vanuit het collegeprogramma 2002-2006 'Voorzetten en Doorzetten'. Hierin is onder 'samenhang in de wijkaanpak' opgenomen dat er extra aandacht komt voor de verkeersveiligheid rond scholen en veilige schoolroutes en dat er aandacht zal worden gegeven aan het verbeteren van de verkeers- en sociale veiligheid rond sportparken en de bereikbaarheid ervan.

Deze doelstellingen zijn opgenomen in de programmabegroting 2004: "Extra aandacht komt er voor de verkeersveiligheid rond scholen en veilige schoolroutes, waardoor kinderen zelfstandig naar scholen, sportaccommodaties en buitenschoolse opvang kunnen fietsen. Verkeersveiligheid staat hierbij voorop. De plannen worden betrokken bij het lokaal verkeer en vervoersplan. Daarnaast zullen concrete aanpassingen in de wijken gaan plaatsvinden. Diverse organisaties zullen betrokken worden bij het realiseren van de veilige kindroutes. In 2004 worden de eerste beleidsvoornemens uitgevoerd." Daarnaast mag de sociale veiligheid ook niet worden vergeten. Tevens heeft het college zich uitgesproken om het fietsgebruik te stimuleren. Het ambitieniveau is hoog: Delft wil ten minste bij de top 3 van beste fietssteden in Nederland behoren.

Als tweede aanleiding kan worden genoemd dat er signalen zijn gekomen vanuit de wijken over verkeersoverlast rond scholen door het halen en brengen van kinderen met de auto. Auto's worden op plaatsen geparkeerd waar dit niet is toegestaan en er worden manoeuvres uitgehaald (tegen het verkeer inrijden, draaien en keren in kleine ruimte), waardoor de veiligheid voor omwonenden en kinderen op die plaatsen in gevaar komt. Buurtbewoners klagen hierover bij de wijkagent en wijkcoördinator. Gelijksortige signalen zijn er bij het vervoer per busje na schooltijd van school naar bso's.

In de derde plaats ondersteunt de gemeente Delft de ontwikkeling van meer activiteiten na schooltijd (Brede School – programma, BOS – driehoek). Kinderen moeten daarvoor na schooltijd soms naar andere locaties gaan (sportaccommodaties, buurtvoorzieningen als buurthuizen, trapvelden en speelplaatsen, skatebaan, commerciële sportinstelling). De verplaatsing geschiedt per fiets of te voet, wat de noodzaak tot kindveilige routes vanuit dit activiteitennoogpunt onderstreept.

Tot slot zijn er diverse kinderopvanginstellingen, die zelf initiatief hebben genomen of willen nemen om kinderen te laten fietsen van de school naar de bso en zich tot de gemeente hebben gewend om ondersteuning hierbij te krijgen.

Probleemanalyse

Om scholen, (verkeers)ouders en andere betrokkenen op de hoogte te brengen van de initiatieven van de gemeente is in december 2003 een workshop georganiseerd. Deze workshop is gebruikt als een soort kick-off van het project 'Kindveilige routes' door tevens alle signalen (maar ook creatieve ideeën) te inventariseren, die bij de deelnemers leven.

Problemen op gebied van (fiets-)parkeren, halen en brengen bij scholen, welzijns/sportaccommodaties en buitenschoolse opvanglocaties:

- Gedrag ouders. Veel verschillende motieven van weggebruikers (school, werk, sociaal) waardoor ieders eigen belang voorgaat. Er wordt weinig rekening met elkaar gehouden.
- Geen handhaving politie.
- Veel auto's bij ingang school: brengen en halen van kinderen met auto's.
- Bepaalde activiteiten die uitgerend rondom het aan- of uitgaan van de school gebeuren (bijvoorbeeld het legen van ondergrondse containers).
- Er is te weinig stallingsruimte voor de fiets, waardoor kinderen wordt aangeraden niet op de fiets te komen. Er is geen budget binnen de school voor het aanleggen van stallingen.
- Stallingsruimte dient een mate van zekerheid te geven t.a.v. vandalisme/diefstal van de gestalde tweewielers.
- Combinatie van fietsstallen op speelplaats is ongewenst
- Ouders die fout parkeren om de kinderen zo dicht mogelijk bij het schoolplein af te zetten.
- Parkeerproblemen BSO met busjes. Geen plaats voor de BSO, op verdere afstand parkeren geeft problemen met het begeleiden/oversteken van de kinderen.

Problemen op de route:

- Hoge snelheid van auto's in de buurt van scholen: zowel ouders zelf als overige weggebruikers.
- BSO wil graag fietsen met 8 tot 12 jarigen maar het ontbreekt aan een veilige route.
- Groentijd bij verkeerslichten is te kort om met een groep kinderen in een keer over te steken. Dit is vooral lastig bij uitstapjes op de fiets (bijv. schoolzwemmen).
- Het OV houdt te weinig rekening met schoolgaande kinderen. Denk aan bijvoorbeeld schoolroutes die (gedeeltelijk) over OV routes lopen.
- Te dichte begroeiing en onvoldoende verlichting leidt tot sociale onveiligheid, die makkelijk kan omslaan in fysieke onveiligheid (onoverzichtelijke route, schrikreacties e.d.)

Problemen t.a.v. ruimtelijke ordening/locatiebeleid:

- De locatiekeuze voor scholen is soms niet slim. Soms worden scholen aan hoofdroutes gesitueerd met alle gevolgen van dien. Op deze hoofdroutes zijn snelheidsremmende maatregelen juist vaak lastig te nemen.

Problemen t.a.v. educatie/communicatie:

- Er is binnen de school te weinig tijd om verkeerseducatie uit te voeren. Er wordt wel theoretisch onderwijs gegeven (is verplicht), maar praktisch is vaak te omslachtig. Het wordt ook gevaarlijk gevonden om met kinderen daadwerkelijk de straat op te gaan.
- Verschillende scholen hanteren verschillende lesmethoden en weten niet wat er allemaal aan methodes beschikbaar is, denk aan verkeersleerkracht.
- Gedrag van de ouders is een probleem. Ouders dienen het goede voorbeeld te geven.
- Beter plannen van werkzaamheden; meer tijd uittrekken voor het halen en brengen.
- Betere communicatie tussen (verkeers)ouders en andere ouders.
- Ouders zijn moeilijk te 'bereiken'.
- Ouders weten zelf niet wat ze verkeerd doen.

Probleemstelling

In dit project zullen we ons richten op de algemeen gesignaleerde knelpunten: het blijkt dan te gaan om 80% van het probleemveld. Van de meer specifieke en complexe problemen gaat eigenlijk geen voorbeeldfunctie/leereffect uit en vergt een grote investering in tijd en geld. De gesignaleerde problemen liggen zowel op het gebied van infrastructuur en ruimtelijke ordening, als ook op gedrag (van automobilisten, ouders en kinderen), handhaving, communicatie, educatie en voorlichting. Het gaat bij die laatste categorieën in dit project niet om de 10% van de mensen die het altijd goed doen of de 10% die het altijd 'fout' zal blijven doen, maar om de 80% die – soms uit onwetendheid, soms uit haast en soms uit het ontbreken van goede alternatieven – af en toe of regelmatig een steek laten vallen en daarop aan te spreken zijn.

Genoemde oplossingen

In de workshop is ook ingegaan op de oplossingen voor de gesignaleerde problemen. Hieruit kwamen de volgende ideeën naar voren.

Oplossingen op gebied van (fiets-)parkeren, halen en brengen:

- OP MAAT maatregelen; kan in elke situatie anders zijn.
- Parkeerproblematiek rondom scholen, welzijns/sportaccommodaties en buitenschoolse opvanglocaties in kaart brengen en oplossingen voor zoeken.
- Creatieve oplossingen bedenken met betrekkingen tot infrastructurele aanpassingen; bijvoorbeeld dubbelgebruik en variërende bloktijden.
- Aanpak parkeren; combinatie van fysieke en gedragsbeïnvloedende maatregelen
- Laad en losplek bij BSO. Deze kan dan tegelijkertijd worden gebruikt voor bevoorrading van de school (melk etc.). De busjes verder weg parkeren is moeilijk, omdat een begeleider een aantal kinderen tegelijkertijd naar het busje moet krijgen.
- Mogelijkheid bekijken van parkeren op vergunningplaatsen als dit voor schooldoeleinden is (blauwe kaart). Wellicht alleen mogelijk maken rondom tijd dat de school uitgaat.

- Meer fietsklemmen, maar ook ruimte voor ouders om met fiets (incl. aanhangers en karren) zich fatsoenlijk op te stellen bij school.
- Infrastructuur aanpassen; minimaal pakket aan infra voorzieningen nodig en meer durven met infra (bijvoorbeeld afsluiten op bepaalde tijdstippen)
- Mobiel meldingsbord met gewenste snelheid
- 'Pendeldienst' vanaf 'afzetpunt' naar school

Oplossingen op de route:

- Een veilige route maken. In ieder geval moet minimaal 1 route veilig zijn voor elke school/ wijk relatie; kijken waar bundeling mogelijk is. Deze route hoeft niet altijd de kortste te zijn.
- Groentijd bij verkeerslichten verlengen.
- Kinderen in een groep fluorescerende hesjes aandoen.

Oplossingen t.a.v. ruimtelijke ordening/locatiebeleid:

- De fiets zou gestimuleerd kunnen worden door de BSO-locaties te koppelen aan de meest dichtstbijzijnde scholen, wellicht zelf op de schoollocatie zelf. Dat is nu niet altijd het geval. Spreiding van dit soort combinaties over de stad heeft uit verkeerskundig oogpunt de voorkeur boven concentratie.

Oplossingen t.a.v. educatie/communicatie:

- Verkeersleerkracht.
- Ouders moeten ook opgevoed worden. Dit kan door ludieke acties die positief ingestoken worden (als verkeersouder moet je geen ruzie krijgen met andere ouders!)
- Bewustwording van noodzaak van aanpassen gedrag zowel bij ouders, maar ook bij kinderen, school zelf en andere weggebruikers/ophalers.
- Initiatief vanuit ouders oppikken! Gemeente moet faciliteren.
- Goed gedrag belonen.
- Ouders confronteren met zichzelf; noodzaak om tastbaar materiaal als foto's of film te maken en dit te tonen, bijvoorbeeld in schoolkrant.
- Voorbeeldfuncties laten zien

- Het is moeilijk om ouders te bereiken, daarom van de gelegenheden gebruik maken wanneer het om projecten van hun kinderen gaat waar ze wel in geïnteresseerd zijn. Projecten over verkeersveiligheid bijvoorbeeld.
- Sociale controle door kinderen naar de ouders. Dit kan vorm krijgen wanneer de kinderen weten hoe het wel moet en de ouders dus corrigeren wanneer zij fout zitten. Dit kan door middel van speciale en ludieke acties door kinderen. Denk aan gele-kaarten en pieten-actie.
- Het plaatsen van sandwichborden met confronterende 'loesje' teksten om de ouders aan het denken te zetten.
- Uit positieve ervaring blijkt dat het van belang is om met alle partijen om de tafel te zitten. Op deze manier kan er sneller actie ondernomen worden en wordt er meer draagkracht gekweekt. Onder alle partijen wordt verstaan: schoolbestuur, (verkeers)ouders, omwonenden, gemeente, politie, sportorganisaties, wijkorganisaties, kinderopvangondernemers, andere zorginstellingen.
- Het is van belang om goed werkende concepten bij andere scholen in te zetten. Dan hoeft het wiel niet opnieuw uitgevonden te worden.

Al de genoemde oplossingen zijn onder te brengen in vier sporen, te weten:

1. organisatie, communicatie, voorlichting en educatie
2. gedragsbeïnvloeding, bewustwording, vervoerwijzekeuze en handhaving
3. infrastructuur en ruimtelijke ordening
4. samenhangende aanpak: gestructureerd, op maat en met iedereen!

Doelstelling

Het doel van het project 'Kindveilige routes' is bekendheid geven aan de missie van de gemeente Delft om verkeersveiligheid in relatie tot kinderen op de kaart te zetten, initiatieven zichtbaar te maken en te werken aan de oplossing van de gesignaleerde problemen. Bovendien levert het een bijdrage aan het bereiken van de doelstelling in het kader van de norm Gezond Bewegen.

Het project beoogt op elk van de vier oplossingssporen deelprojecten te hebben gestart en afgerond, die (na evaluatie) als voorbeeld kunnen dienen. De missie van de gemeente is ook bij anderen gaan leven en er zijn afspraken gemaakt over de wijze van aanpak en samenwerking. De continuïteit is gewaarborgd, waardoor de gemeente een meer faciliterende rol kan aannemen.

Concreet is op 1 oktober 2005 gerealiseerd, onder het mom van: beter 7 dingen goed doen, dan 20 dingen half!

1. Er liggen drie convenanten tussen alle betrokkenen voor een samenhangende (proces)aanpak in drie schoolomgevingen van Delft, bij voorkeur één in de binnenstad, één in de schil en één in de uitbreidingswijken.
2. Er ligt voor Tanthof - in het kader van het BOS-model (Buurt – Onderwijs – Sport/Spel) en de samenwerking/diversiteit tussen bso's – een pakket aan maatregelen voor een routenetwerk tussen scholen en sport/welzijns/buitenschoolse opvanglocaties.
3. Er is tenminste één route in (een deel van) Delft gerealiseerd, waarover kinderen veilig en zelfstandig van a naar b kunnen fietsen (KINDLINT).
4. Er is een website in het leven geroepen, dat als portaal fungeert op het gebied van verkeersveiligheid ten behoeve van kinderen in Delft en omstreken.
5. Elke basisschool heeft z'n eigen volwaardige fietsenstalling of krijgt er één binnen niet al te lange tijd.
6. Er wordt in Delft iets gedaan aan praktische verkeerseducatie, waarbij gebruik wordt gemaakt van de vele educatieve (rollen)spellen en materialen die beschikbaar zijn.
7. Elke school in Delft heeft z'n eigen verkeersouders die elkaar regelmatig treffen en zijn ingeschreven bij en worden ondersteund door 3VO.

Alles met als achterliggend doel dat er significant (en meetbaar) meer wordt gefietst tussen huis, school, bso, sportclub, welzijnsaccommodatie. In het kader van de Schoolbrengweek 2004 en 2005 van Haaglanden (in de maand september) zal worden onderzocht hoeveel kinderen per fiets, met de auto of per voet naar school zijn gekomen. Gestreefd wordt naar een toename van het fietsgebruik in 2005, ten opzichte van 2004, van 5%.

Aanpak

Het vakteam Mobiliteit treedt op als regievoerder van dit project: Eric Bavelaar is opdrachtgever, Etienne van der Horst is projectleider. Intern zijn de vakteams Wijkzaken, Welzijn en Onderwijs en de Brede School betrokken bij het project. Opdrachtgever zal voor de duur van het project een stuurgroep in het leven roepen, waarin de hoofden van de betrokken vakteams/Brede School deelnemen. Opdrachtgever zorgt voor afstemming met de wethouders.

Voor de uitvoering van het project wordt een interne projectgroep en een externe klankbordgroep opgestart. In de projectgroep participeren (namen onder voorbehoud): Vanessa van Altena (Wijkzaken), Theresia Kanij (Welzijn), Jonna Hietkamp (Onderwijs), Ellen Tas (Brede School), Arjan Breider (Mobiliteit) en Etienne van der Horst (projectleider). Angelique Hulspas zal ondersteuning geven aan de projectgroep. De externe klankbordgroep zal bestaan uit vertegenwoordigers van 3VO, Fietsersbond, OnderwijsAdvies, POV-Zuid Holland, Haaglanden, politie, verkeersouders, schoolbesturen, sportverenigingen, kinderopvangorganisaties.

Elke doelstelling zal worden uitgewerkt in een deelproject. Onderstaand zal kort hierop worden ingegaan.

Deelproject 1: Samen werken aan een veiliger schoolomgeving

Extern uitbesteed bij SOAB

Kosten: € 20.000,= ex BTW

Tijdsplanning: juni 2004 - september 2005

Doel is de Delftse schoolomgevingen voor kinderen samen met relevante en actief betrokken partijen objectief én subjectief duurzaam veiliger te maken. Resultaat is voor elk van de scholen een integraal, samenhangend en door partijen gedragen maatregelenpakket voor de aanpak van de verkeersonveiligheid in de schoolomgeving. Zo wordt de (subjectieve) verkeersveiligheid rondom scholen en op de schoolroutes verbeterd, mogen/kunnen kinderen (eerder) zelfstandig naar school én is een bewustwordingsproces bij ouders, leerlingen en scholen in gang gezet. Er zijn in het land heel wat organisaties bezig met initiatieven om veiligheid van en rond scholen te verbeteren. Maar een samenhangende, integrale benadering ontbreekt veelal. Het gaat daarbij om inhoud én proces / communicatie.

Er wordt een schouw uitgevoerd bij vijf scholen om er uiteindelijk drie te kunnen selecteren. Voor wat betreft het draagvlak: alle scholen hebben rondom de workshop informatie gekregen van de gemeente. Het is in het kader van de te bereiken samenwerking van belang dat zoveel mogelijk partijen van het begin af aan actief participeren in het project.

Samenwerking met de schoolleiding / het team en de (verkeers)ouders is een cruciale voorwaarde voor het slagen van het project. Zonder hun medewerking is het niet zinvol het project op de school in kwestie uit te voeren. Overigens wordt in de procesvoorbereiding al contact opgenomen met scholen, die eerder hebben aangegeven te willen participeren.

Per school wordt bekeken wie er betrokken wordt: ouders, leerkrachten, leerlingen, politie, buurtbewoners, in de buurt gelegen bedrijven of andere belanghebbenden. Er wordt een verkeerswerkgroep opgericht. Daarnaast is een aantal bovenschoolse partijen te onderscheiden, zoals gemeentelijke afdelingen (Verkeer, Onderwijs, wijkbeheer), OnderwijsBegeleidingsDienst (OA), 3VO en POV. In overleg kunnen eventueel nog andere partijen worden toegevoegd.

Deelproject 2: Veilige route tussen school en sport/welzijns/ buitenschoolse opvanglocatie

Extern uitbesteed bij: Zuid Hollands Overlegorgaan Kindercentra (ZOK) – aansluiting bij project ‘Van de achterbank op de fiets’.

Kosten: € 20.000,=

Tijdsplanning: september 2004 – september 2005

Dit deelproject is een verbreding van deelproject 1. Doel is kinderen de gelegenheid te bieden zelfstandig van huis of school naar een accommodatie voor sport- en welzijnsactiviteiten en buitenschoolse opvang te kunnen fietsen. Daarvoor wordt samenwerking gezocht met relevante partijen. De wijk Tanthof zal dienen als pilot-omgeving. Daar worden in het oostelijke deel, naast een sport bso op sportpark Tanthof Zuid, vanaf september 2004 ook BOS-activiteiten voor leerlingen van de drie basisscholen georganiseerd. Deze vinden deels op en bij school plaats, deels ook op sportaccommodaties in en bij de wijk. In het westelijke deel van Tanthof wordt aangesloten bij de samenwerking en diversiteit van de verschillende bso's.

Deelproject 3: Kindlint

Extern uitbesteed bij SOAB

Kosten: € 25.000,= ex BTW

Tijdsplanning: juni 2004 - september 2005

Het Kindlint is een ruimtelijk instrument: een route waarlangs kinderen zelfstandig, veilig én prettig naar allerlei opvang-, onderwijs- en vrijetijdsvoorzieningen kunnen lopen en fietsen. Spelend bewegen én bewegend spelen dus. Het concept combineert ruimtelijke inrichting, verkeersveiligheid, (verkeers)educatie en gedifferentieerde speelvoorzieningen vanuit de beleving van kinderen. Het Kindlint zet in op verbetering van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid specifiek vanuit de beleving van kinderen. Het begrip 'Kindlint' staat voor veilige verbindingen voor kinderen die zich te voet en per fiets willen bewegen tussen verschillende plekken. Want er zijn weliswaar locaties in wijken en buurten waar kinderen zich vrij kunnen bewegen (denk aan speelplekken, zebra's, pleinen, stoepen en 30 km-gebieden), maar kinderen kunnen zich niet veilig en prettig van de ene naar de andere plek verplaatsen. Het Kindlint verbindt deze plekken juist om ze daarmee meer waarde te geven. Via zo'n Kindlint kunnen kinderen op jongere leeftijd zelfstandig, dus zonder begeleiding, naar school, sportveld, bso en speelplek. 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 veiliger, vaker, verder en op een gezondere, socialere en leukere manier bewegen in hun eigen buurt. En kinderen en hun ouders worden als 'deskundige' betrokken bij de opzet van een Kindlint in hun buurt.

Naast inhoudelijke aspecten spelen procesmatige aspecten een rol. Door een goede, gezamenlijke en integrale aanpak worden Kindlinten en speelplekken veiliger en kunnen weer meer kinderen zelfstandig naar allerlei bestemmingen. De gemeente, een deel van de ouders, kinderen, de politie, kinderopvangondernemers, sportaanbieders, de scholen en buurtbewoners willen vaak wel maar hebben hun prioriteiten om tal van redenen vaak op een ander vlak liggen; niemand voelt zich direct aangesproken de knelpunten zelf op te lossen en als er dan al iemand het voortouw neemt is het vaak niet eenvoudig de andere partijen mee te krijgen. Het is zaak gezamenlijk een integraal stappenplan te doorlopen om het proces van naar elkaar wijzen te doorbreken.

Deelproject 4: Website

Extern uitbesteed, met aansluiting bij onderwijs- en jongeren portal

Kosten: € 5.000,= ex BTW

Tijdsplanning: januari 2005 - september 2005

Nog nader in te vullen

Deelproject 5: Fietsenstalling bij scholen

Meeliften met Fietsactieplan II

Kosten: € 50.000,= ex BTW

Tijdsplanning: januari 2005 - september 2005

Nog nader in te vullen

Deelproject 6: "Praktische verkeerseducatie"

Meeliften met stadsgewest Haaglanden

Kosten: € 10.000,= ex BTW voor verkeersleerkracht

€ 10.000,= ex BTW voor Brede Schoolprogramma

Tijdsplanning: september 2004 - september 2005

Een belangrijk thema bij gedragsbeïnvloeding is het verkeersgedrag van kinderen op basisscholen wanneer zij zelfstandig aan het verkeer gaan deelnemen. Op de scholen is er echter zeer beperkt tijd om praktische verkeersles te geven. Om toch hieraan de (brood)nodige aandacht te besteden, zal enerzijds op een tweetal pilot-scholen een verkeersleerkracht worden geïntroduceerd (september 2004 – februari 2005) en anderzijds een Brede School-programma worden opgezet (februari 2005 – juni 2005). Hierbij zal ook gebruik worden gemaakt van de verkeersleerkracht. Het project Verkeersleerkracht is ontwikkeld en draait intussen al enkele jaren met succes in Zoetermeer. Ook in andere plaatsen in Zuid-Holland is dit project van de grond gekomen. Het stadsgewest zet zich in om in de regio meer mogelijkheden te bieden voor praktische verkeerseducatie.

Deelproject 7: Verkeersouders

Intern oppakken

Kosten: € 10.000,= ex BTW

Tijdsplanning: november 2004 - september 2005

Doel is te komen tot één of meer Verkeersouders op elke school in Delft, die elkaar in netwerkverband regelmatig treffen en worden ondersteund door een op te richten Afdeling Delft van 3VO. Hierover zullen nadere afspraken moeten worden gemaakt.

Planning

Met de voorbereidingen van de workshop in december 2003 is met het project 'Kindveilige routes' een aanvang gemaakt. Vanaf het gereedkomen van dit Plan van Aanpak het project definitief worden opgestart.

	4 ^e kw 2003	1 ^e kw 2004	2 ^e kw 2004	3 ^e kw 2004	4 ^e kw 2004	1 ^e kw 2005	2 ^e kw 2005	3 ^e kw 2005	4 ^e kw 2005
Voorbereiding									
Deelproject 1									
Deelproject 2									
Deelproject 3									
Deelproject 4									
Deelproject 5									
Deelproject 6									
Deelproject 7									
Evaluatie									
Procesvervolg									

Kosten

In het kader van dit project wordt voorgesteld om de interne kosten (deelname aan project- en stuurgroep / deelprojecten) niet toe te rekenen aan het project.

Dat betekent dat een volgend kostenplaatje ontstaat:

		Kosten	Subsidie HGL	Projectkosten
Project(organisatie)	Projectleiding + ondersteuning + alg. kosten + aanpassingen	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000
Deelprojecten	Deelproject 1	€ 20.000	€ 10.000	€ 10.000
	Deelproject 2	€ 20.000	€ 10.000	€ 10.000
	Deelproject 3	€ 25.000	€ 12.500	€ 12.500
	Deelproject 4	€ 5.000	€ 2.500	€ 2.500
	Deelproject 5	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000
	Deelproject 6	€ 10.000	<i>pilot VL € 10.000</i>	€ 0
		€ 10.000	€ 5.000	€ 5.000
	Deelproject 7	€ 10.000	€ 5.000	€ 5.000
Totaal		€ 250.000	€ 130.000	€ 120.000

Voor de uitvoering van het project is bij Haaglanden (in het kader van de IDV) reeds een bijdrage aangevraagd van € 50.000 (projectorganisatie + algemene kosten). In het kader van de uitwerking in deelprojecten zal een aanvullende bijdrage van € 70.000 worden gevraagd. De pilotkosten van de verkeersleerkracht komen geheel voor rekening van Haaglanden.

Dekkingsvoorstel

De betrokken vakteams zullen voor de dekking van de kosten eigen budgetten inzetten, met onderstaande verdeling.

	Project- kosten	Wijk- budget	OW-huis- vesting	Brede School	Welzijn	LVVP	Verkeers- veiligheid
PL	€ 50.000	€ 2.500	€ 5.000	€ 2.500	€ 10.000	€ 30.000	
DP 1	€ 10.000	€ 10.000					
DP 2	€ 10.000				€ 10.000		
DP 3	€ 12.500	€ 12.500					
DP 4	€ 2.500			€ 2.500			
DP 5	€ 25.000		€ 25.000				
DP 6	€ 5.000			€ 5.000			
DP 7	€ 5.000						€ 5.000
	€ 120.000	€ 25.000	€ 30.000	€ 10.000	€ 20.000	€ 30.000	€ 5.000