

Actieplan Verkeersveiligheid

Prettig bewegen, Veilig onderweg

gemeente Haarlemmermeer

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk
Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
E-mail info@haarlemmermeer.nl
Internet www.haarlemmermeer.nl

Fotografie
Lumen Photo

februari 2025

Inhoudsopgave

Voorwoord **5**

Samenvatting **6**

1. Waarom een Actieplan Verkeersveiligheid? **9**
1.1 Wat is veilig en wat is veilig genoeg? 9
1.2 Verkeersveiligheid algemeen 9

2. Vanuit welke kaders werken wij? **11**
2.1 Europees beleid 11
2.2 Rijksbeleid 11
2.3 Provinciaal beleid 11
2.4 Regionaal beleid (Vervoerregio Amsterdam) 11
2.5 Gemeentelijk beleid 12
2.6 Omgevingswet 12
2.7 Coalitieakkoord 'Toekomstbestendig groeien' 2022-2026 12

3. Wat is het beeld van de verkeersveiligheid? **13**
3.1 Landelijk beeld 13
3.2 Haarlemmermeers beeld 14
3.2.1 Trend verkeersslachtoffers in Haarlemmermeer 14
3.2.2 Slachtoffers naar wegbeheerder 15
3.2.3 Slachtoffers naar vervoerswijze 16
3.2.4 Slachtoffers naar leeftijd 16
3.2.5 Slachtoffers naar snelheidslimiet 17
3.3 Snelheden gemotoriseerd verkeer 19
3.4 Risico-gestuurde aanpak op basis van lokale data 20
3.4.1 Risicoprognose Vervoerregio Amsterdam 20
3.4.2 Risicoanalyse Haarlemmermeer 20
3.4.3 Risico's vanuit het oogpunt van infrastructuur 20
3.4.4 Risico's vanuit het oogpunt van doelgroepen 21
3.5 Indirecte invloeden op verkeersveiligheid en de risico's 22
3.6 Analyse uit lokale kennis 22

4. Wat willen wij bereiken? **24**
4.1 Doelstellingen 24
4.2 Indicatoren 25

5. Wat gaan wij ervoor doen? **26**
5.1 Algemene acties 26
5.1.1 Infrastructuurmaatregelen 26
5.1.2 Gedragsmaatregelen 28
5.1.3 Handhavingsmaatregelen 29
5.2 Aanpak veiligheid voor risicogroepen 30
5.2.1 Risicogroep Fietser 12 tot 17 jaar 30
5.2.2 Risicogroep Fietser 50+ jaar 31
5.2.3 Risicogroep Bromfietser 16-24 jaar 32
5.3 Aanpak veiligheid bij risicosituaties 34
5.3.1 Aanpak knelpunten en hotspots 34
5.3.2 Fietsers op de rijbaan 30 en 50km/u 40
5.3.3 Fietsers en voetgangers op kruisingen, rotondes en bij oversteken 43
5.3.4 Provinciale wegen en autosnelwegen 44
5.3.5 Verkeersveilige Schoolomgevingen 44

5.3.6 Verkeersveilige buurten 47

6. Hoe nu verder? 50
6.1 Actieplan: Uitvoering 50
6.1.1 Maatregelenoverzicht 50
6.2 Governance 53
6.3 Monitoring 54
6.4 Evaluatie 54

Voorwoord

Met trots presenteer ik u het Actieplan Verkeersveiligheid van de gemeente Haarlemmermeer. Hiermee lossen we als college van B&W de belofte in ons coalitieakkoord in om prioriteit te geven aan het verhogen van de verkeersveiligheid. Een op maat gemaakte aanpak voor Haarlemmermeer op het gebied van verkeerverkeersveilig is ook iets waar onze gemeenteraad waarde aan hecht. Dit actieplan is helaas hard nodig. Het aantal verkeersongevallen daalt zowel landelijk als in onze eigen gemeente al een tijdje niet meer. De cijfers zijn ronduit zorgelijk te noemen. In 2023 deden zich in Haarlemmermeer maar liefst 1.917 verkeersongevallen voor waarvan er 7 een dodelijke afloop hadden. Voor de toename in het aantal ongevallen zijn duidelijke oorzaken aan te wijzen. Ten eerste wordt het steeds drukker op de wegen en fietspaden door de komst van meer nieuwe soorten voertuigen zoals de Fatbike, e-steps en speedpedelec. Ook blijven ouderen, die door hun leeftijd extra kwetsbaar, langer deelnemen aan het verkeer en zorgen innovatieve technologieën zoals mobiele telefoons voor meer afleiding.



figuur 1: Wethouder Ruigrok tijdens een 'Meet & Greet-dag' met politie en handhaving in Hoofddorp tijdens de Onze Scholen Zijn Weer Begonnen-campagne

Met ons bestaande beleid kunnen we de opwaartse trend niet keren. Daarvoor is meer en hernieuwde aandacht voor verkeersveiligheid nodig. In dit actieplan beschrijven we daarom maatregelen op het gebied van infrastructuur, bewustwording en handhaving. Natuurlijk kunnen we er als gemeente niet alleen voor zorgen dat het tij keert. Dat moeten we samen doen. Niet alleen met de verkeersdeelnemers, maar ook met andere overheden (landelijk, regionaal en lokaal), producenten, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen.

Ik wil tot slot vooral een oproep doen aan de verkeersdeelnemers. Want wij kunnen als overheid wel de middelen aanreiken om de verkeersveiligheid in onze gemeente te verbeteren, maar die helpen alleen als iedereen zich bewust is van zijn of haar eigen verantwoordelijkheid in het verkeer. Dus bij deze: let goed op, laat je niet afleiden en wees je bewust van de gevaren die jijzelf en andere weggebruikers mogelijk creëren!

Marja Ruigrok
Wethouder Verkeer & Vervoer

Samenvatting

De neerwaartse trend in het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers stagneert, zowel in Nederland als in Haarlemmermeer specifiek. Zonder ingrijpen zal het aantal ongevallen en slachtoffers de komende jaren alleen maar stijgen, omdat er meer inwoners en bezoekers zullen zijn en daardoor veel meer verkeer (verkeersdruk).
De stijging in de verschillende soorten verkeer (voertuigsoorten) zoals meer gebruik van de fiets zorgt er samen met de vergrijzing voor dat er meer kwetsbare deelnemers in het verkeer zullen zijn. Dit alles maakt dat een actieplan nodig is. Op rijksniveau is dit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2040 en op regionaal niveau de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030. Op initiatief van de raad komen wij nu met het Actieplan Verkeersveiligheid 'Prettig bewegen, veilig onderweg'.

In ons actieplan richten wij ons voornamelijk op een risico-gestuurde aanpak. Wij focussen ons op de risico's om waar mogelijk ongevallen te voorkomen (*kijken door de voorruit*). Daarbij vergeten wij niet om locaties waar al ongevallen gebeuren aan te pakken (*kijken door de achteruitkijkspiegel*) en houden wij oog voor de signalen en beleving die onze inwoners en ondernemers ons aanreiken (*kijken door de zijruiten*). De Vervoerregio Amsterdam heeft voor ons een risicoanalyse op laten stellen. Bij de risico-gestuurde aanpak zetten wij ons in eerste instantie in op de voor onze gemeente geïdentificeerde risico's uit deze risicoanalyse:
- fietsers en bromfietsers in de leeftijdscategorie 12 tot 24 jaar
- fietsers in de leeftijdscategorie 50 jaar en ouder.

Wij vinden dat wij ambitieus mogen zijn, maar stellen daarbij wel realistische doelen. Voor de periode tot 2030 willen wij ons inzetten op de volgende doelen:
- dat alle scholen en alle verkeersdeelnemers in onze gemeente in aanraking komen met verkeerseducatie en -campagnes;
- dat alle wegen met een snelheidslimiet van 30km/u of lager en 60km/u in 2030 veilig zijn ingericht en dat mengen van verkeerssoorten alleen daar plaatsvindt waar het veilig kan;
- dat het aantal verwijtbare slachtoffers – dat wil zeggen slachtoffers die vallen waarbij gemeentelijke infrastructuur de belangrijkste ongevalsfactor is – in de hierboven genoemde risicodoelgroepen op gemeentelijke wegen substantieel (minimaal 25%) is gedaald in 2030;
- en dat alle gemeentelijke hoofdfietsroutes in 2030 veilig berijdbaar zijn.

Bij deze doelstellingen worden ook specifiek en meetbare indicatoren voorgesteld.

Bij het nemen van maatregelen kijken wij breed naar de drie aspecten van verkeersveiligheid, de zogenaamde 3 E's: inrichting van onze wegen (*engineering*), bewustwording, educatie en nudging/gedragsbeïnvloeding (*education*) en tot slot als laatste middel handhaving (*enforcement*).

Inrichting
Voorkomen is beter dan genezen. Daarom zullen wij de gemeentelijke leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte (LIOR) aanscherpen als het gaat om toepassen van 30km/u en 60km/u wegen, fietsstraten, schoolstraten, voetgangers- en fietsoversteken en vergevingsgezind ontwerpen van de openbare ruimte.

Bij grote gebiedsontwikkelingen gaan wij bij het opstellen van de stedenbouwkundige plannen standaard een verkeersveiligheidsaudit door een externe auditor opnemen, zodat wij voor nieuwe gebieden de juiste veiligheidskaders meenemen. In ons wegcategoriseringsplan zullen wij ook nadrukkelijker met nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer en agrarisch verkeer rekening houden, zodat wij verkeer op de juiste plek brengen. Dat komt de verkeersveiligheid ten goede.

Vanuit de evaluatie schoolzones zullen wij de urgente knelpunten oppakken. De aanbevelingen voor toekomstige schoolzones en herinrichtingen van bestaande schoolzones nemen wij als aanpassing op in de LIOR en pakken wij zoveel als mogelijk op door werk-met-werk te maken. Een veilige schoolzone vraagt naast een goede inrichting ook om inspanning van de direct omgeving. Zonder het juiste gedrag werkt een schoolzone niet. Wij willen daarom het hebben van verkeersouders of een verkeerscommissie voorwaardelijk stellen voor onze inzet richting scholen om knelpunten in schoolzones aan te pakken.

Wij blijven oog houden voor de aanpak voor bestaande verkeersveiligheidsknelpunten. Kleine knelpunten blijven wij oppakken met de succesvolle knelpuntenaanpak, voor de grotere knelpunten zullen wij studies en quickscans uitvoeren om ze goed aan te kunnen pakken. In de Westflank combineren wij verkeersveiligheidsknelpunten met

leefbaarheidsknelpunten om zodoende maximaal resultaat te behalen uit de te nemen maatregelen. Dit doen wij samen met de omgeving aldaar.

Zoals met de raad afgesproken zullen wij daar waar kan zoveel mogelijk oppakken door werk-met-werk te combineren, dat wil zeggen bij groot onderhoud meteen een toekomst vaste en indien nodig meer veiliger inrichting voor terug te laten komen. Dit is het afgelopen decennium succesvol gebleken. Het maximaliseert de inzet, biedt kostenvoordelen en zorgt op langere termijn voor minder overlast voor de omgeving, omdat de weg maar één keer opengebroken hoeft te worden.

Bewustwording, educatie, gedragsbeïnvloeding/nudging
Met inrichting bereiken wij veel, maar niet alles. Ongeveer 90% van alle ongevallen in Nederland heeft een gedragscomponent als oorzaak. Onze invloed op gedrag is beperkt. Gedrag wordt bepaald door iemand zijn gemoedstoestand, persoonlijke opvattingen en externe invloeden. Daarom zetten wij in op een combinatie van bewustwording, educatieve maatregelen en (onbewuste) gedragsbeïnvloeding. Gedragsvorming begint al op jonge leeftijd. De doelgroep 12-24 jaar is een belangrijke risicodoelgroep voor onze gemeente. Door volop in te zetten op verkeerseducatie op het primair onderwijs (4-12 jaar) krijgen kinderen in onze gemeente een ‘gevulde rugzak’ om hun gedrag te vormen voordat zij de risicoleeftijden bereiken. Het stimuleren van ouders om verkeersouder te worden – die scholen kunnen helpen om de rugzakjes te vullen – en het op ludieke wijze verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen, zoals de loopbus en een schoolbreng-challenge kan helpen om het beeld van deze groep te vormen. Ook de schoolomgevingen hebben onze aandacht, bijvoorbeeld met beloonpalen die passanten stimuleert hun snelheid aan te passen en het sluiten van safety deals met scholen die zich willen inzetten voor een verkeersveilige schoolomgeving. In een safety deal spreken school en gemeente de intentie uit om gezamenlijk de omgeving verkeersveilig te maken en halen wij het schoolhek als psychologische barrière weg.

Maar ook de overige verkeersdeelnemers die niet onder de belangrijkste risicodoelgroepen vallen willen wij bereiken met gedragsmaatregelen. Zo willen wij het aantal snelheidsdisplays (smileys) uitbreiden, onderzoeken wij of wij wachttijdvoorspellers kunnen toepassen bij risicovolle oversteken en zullen wij vanuit de STOMP-gedachte (Stappen, Trappen, OV, Mobility-as-a-Service, Privéauto) fietsers en voetgangers prioriteit geven bij het opstellen van bereikbaarheidsplannen bij werkzaamheden.

Daarnaast blijven wij doorgaan met de Doortrappen-Campagne waarin vitaliteit en verkeersveiligheid van de oudere fietser hand in hand gaan. Zeker met oog op onze risicodoelgroep van 50+. Daarbij willen wij ook het gebruik van fietshelmen stimuleren door kortingsvouchers op fietshelmen aan te bieden voor al onze inwoners. Ook willen wij gebruik maken van de mogelijkheid om meer lokale verkeerscampagnes toe te passen, aanvullend op de regionale campagnes. Hier hebben wij al een start mee gemaakt door bij de Met Elkaar Overweg-campagne een focus op agrarisch verkeer mee te nemen. De buurtacties van Veilig Verkeer Nederland (VVN) zijn effectieve middelen om inwoners ook zelf te stimuleren hun eigen woonomgeving veilig te maken en te houden. Deze zullen wij beter onder de aandacht brengen. Daar waar dit nodig is zullen we naar de bewegwijzering kijken in onze gemeente, ook gelet op het eerdere standpunt dat verkeer op de juiste plek helpt bij de aanpak van verkeersveiligheid.

Handhaving
Tot slot is er ook oog voor handhaving. Handhaving is het uiterste redmiddel en zou eigenlijk niet nodig moeten zijn als de maatregelen op het gebied van inrichting en gedrag hun maximale doel bereiken. Soms is handhaving op enige wijze alsnog noodzakelijk. Tegelijkertijd is er het besef dat bij alle handhavingsinstanties de (gewenste) taken het aantal beschikbare mensen overstijgen. Wij willen daarom als eerste kijken naar het jaarlijks opstellen van een verkeershandhavingsplan. Hierin bepalen gemeente en handhavingsinstanties voor ieder volgend jaar de focuspunten voor verkeersveiligheid. Daarmee kunnen er gerichte acties op gezette momenten worden afgesproken, zodat de taakbelasting op de handhavingsorganisaties minimaal is. Bijvoorbeeld gekoppeld aan een lopende campagne of evenement. Ook willen wij kijken of gerichte handhavingsacties daarin mogelijk worden bijvoorbeeld op risico’s als alcohol en drugs achter het stuur en opgevoerde brommers/scooters/Fatbikes. Verder willen wij een protocol ernstige ongevallen opstellen, waarin wij een handelingsperspectief creëren bij dodelijke ongevallen op gemeentelijke wegen. Wij sluiten ons aan bij de regionale oproep voor een helmplicht voor bijzondere elektrische fietsen, zoals de Fatbike. Tot slot zetten wij ons in op de oproep van de raad voor meer camerahandhaving. Wij zullen hiervoor dossiers opbouwen voor locaties binnen onze gemeente voor het toepassen van vaste camera’s (flitspalen), mobiele camera’s (flexflitsers) en camera’s die handhaven op gebruik van mobiele apparaten achter het stuur (focusflitsers). Ook onderzoeken wij of het haalbaar is om een regionale lobby te starten voor meer trajectcontroles op onze stroomwegen.

De doorlooptijd van ons Actieplan Verkeersveiligheid is tot 2030. Hiermee sluiten wij aan op de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 van de Vervoerregio Amsterdam. In 2030 kunnen wij dan besluiten om het Actieplan voort te zetten, te actualiseren of op te laten gaan in een ander plan. Via de Mobiliteitsmonitor bieden wij de raad de handvatten om op de doelen te sturen. Hiervoor nemen wij drie (nieuwe) beleidsindicatoren op. De maatregelen uit dit Actieplan worden per project voorgelegd aan de gemeenteraad in integrale afweging van de toekomstige P&C-producten. Hierin bieden wij de raad de mogelijkheid om te sturen in de brede afweging van verkeersprojecten.

1. Waarom een Actieplan Verkeersveiligheid?

1.1 Wat is veilig en wat is veilig genoeg?

Iedereen in Haarlemmermeer – bewoner, ondernemer, bezoeker – moet zich prettig kunnen bewegen door de gemeente. Een voorwaarde om prettig te kunnen bewegen is dat dit ook veilig kan. Vandaar dat het Actieplan Verkeersveiligheid de titel 'Prettig bewegen, Veilig onderweg' heeft gekregen.

Het belang van verkeersveiligheid wordt doorgaans breed beaamd. Weinig mensen zeggen dat verkeersveiligheid onbelangrijk is. Elk slachtoffer is er een teveel. Toch zijn de vragen 'wat is veilig?' en 'wanneer is het veilig genoeg?' minder gemakkelijk te beantwoorden.

De landelijk doelstelling is nul slachtoffers in 2050. Daarnaast is er in de Tweede Kamer een motie aangenomen over een tussendoelstelling: een halvering van het aantal slachtoffers in 2030 (De Motie Geurts). Belangrijkste vragen die dat oproept zijn; Gaat het dan alleen om geen verkeersdoden in 2050 of ook geen ernstige verkeersgewonden, of helemaal geen verkeersgewonden? Is schade aan voertuigen dan wél acceptabel? En wat te denken van onveilig gevoel? Waar maken wij een begin met nul slachtoffers? In woonerven, in schoolomgevingen, op fietsstraten, 30km/u-wegen, 50km/u-wegen, 60km/u-wegen? Hier zijn geen eenduidige antwoorden op te geven.

Zit de taak van de gemeente als wegbeheerder erop als de wegen voldoen aan richtlijnen van kennisinstituut CROW? En kijkt de gemeente alleen naar de eigen (gemeentelijke) wegen of naar álle wegen in de gemeente, ook die van Rijkswaterstaat, Provincie en derden?

Wij willen verkeer zoveel mogelijk afwikkelen over wegen die daarvoor toegerust zijn. Maar dat is niet altijd reëel. Als de snelwegen vast staan ontstaat er sluipverkeer. Onze gemeente ligt op een kruispunt van doorgaande verkeersstromen. Bijvoorbeeld vanuit de Bollenstreek richting de rest van de Randstad waar met name de kernen aan de Westflank mee te maken hebben.

Voor zover ongevallen nooit helemaal te voorkomen zijn, als gevolg van onveilig gedrag van verkeersdeelnemers, moet de gemeente als wegbeheerder streven naar nul verwijtbare slachtoffers? Kijken wij als gemeente naar het risico dat verkeersdeelnemers voor zichzelf lopen of naar het risico dat een verkeersdeelnemer veroorzaakt voor anderen? En is het veilig om kinderen op de achterbank van de auto naar school te brengen en nemen wij het risico daarvan voor de andere kinderen die met de fiets komen voor lief? Of hebben wij liever alle kinderen op de fiets naar school? Want vroeg of laat moeten kinderen toch een keer leren om aan het verkeer deel te nemen.

Aan de andere kant van het spectrum hebben wij de categorie oudere verkeersdeelnemers. Ouderen die fietsen lopen een relatief hoog risico in het verkeer, maar door te fietsen is de gezondheidswinst groter dan de kans op gezondheidsverlies door een ongeval. Het is goed voor de gezondheid van senioren om de verkeersonveiligheid voor lief te nemen. Zo bezien is het niet verstandig om fietsen voor ouderen te ontmoedigen, maar om intussen wel om oog te hebben voor de eisen zoals senioren die stellen aan openbare ruimte

Al deze vragen geven aan dat de wens voor meer en betere verkeersveiligheid bestaat uit heel veel grote en kleine aspecten. Sommige vragen zijn niet direct te beantwoorden, andere vragen kennen een grote afhankelijkheid van andere partijen en er zijn vragen waar de invloed van de gemeente relatief klein op is. Wij moeten daarom proberen te zoeken naar een balans waarin wij de verkeersveiligheid zo maximaal mogelijk verbeteren, maar wel binnen de invloedssfeer waarop de gemeente daadwerkelijk invloed heeft en met enig realisme in het achterhoofd.

1.2 Verkeersveiligheid algemeen

Dit Actieplan Verkeersveiligheid werkt de verkeersveiligheidsaanpak van de Vervoerregio Amsterdam verder uit, tegen de lokale situatie van Haarlemmermeer. De raad heeft aangegeven hier belang aan te hechten en hier ook meer budget voor vrij te willen maken, zo bleek tijdens de bespreking van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024 in de gemeenteraad op 21 december 2023.

De daling van het aantal verkeersdoden in Nederland stagneert al een aantal jaren. In 2023 vielen er in Nederland 684 verkeersdoden. Dit zijn er 61 minder dan in 2022, toen vielen er in Nederland 745 verkeersdoden. In 2013 en 2014 was het aantal verkeersdoden in Nederland het laagst, namelijk 570 doden.

Ter vergelijking; in Haarlemmermeer zaten wij in 2023 qua aantal ongevallen op het hoogste aantal sinds het begin van de moderne tellingen in 2014 (1.917 ongevallen). Het aantal verkeersslachtoffers in het verkeer zit weer op het aantal van voor de coronacrisis. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in het verkeer ligt sinds 2015 op of rond de 7 verkeersdoden per jaar.

Het aantal ongevallen neemt landelijk en dus ook bij ons toe. Tegelijkertijd zien wij dat het verkeersbeeld verandert. Het wordt steeds drukker op de wegen en fietspaden, er komen meer nieuwe soorten voertuigen bij zoals de Fatbike, e-steps en speedpedelec, ouderen blijven langer mobiel en innovatieve technologieën zorgen voor meer afleiding in het verkeer. Dit alles zorgt ervoor dat het ongevalsrisico – de statistische kans dat iemand betrokken raakt bij een ongeval – steeds verder toeneemt. Sinds de coronacrisis zijn verschillende mobiliteitspatronen doorbroken en is zowel het aantal automobilisten als het aantal fietsers dagelijks op de weg groter dan ooit. Al deze ontwikkelingen samen vragen om een gezamenlijke visie van alle wegbeheerders in Nederland en andere betrokken partijen om de stagnerende trend weer te doen dalen. Die gezamenlijke aanpak wordt beschreven in het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030).

Het SPV2030 beschrijft een gezamenlijke koers van wegbeheerders en professionals om het aantal verkeersslachtoffers drastisch te verminderen. Om dat te bereiken moet verkeersveiligheid weer structureel aandacht krijgen in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's: gezamenlijke agenda's met concrete maatregelen om de belangrijkste risico's in het dagelijkse verkeerssysteem aan te pakken en te verbeteren.

In 2022 heeft de Vervoerregio Amsterdam de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid VRA 2030 vastgesteld. De volgende risicodoelgroepen komen als prioriteit uit de analyse:
- fietsers op 50 km/u wegen, gevolgd door 30 en 60 km/u wegen. Fietsende 65-plussers zijn daarbij oververtegenwoordigd.
- de 16- tot 24-jarige brom_-/snorfietsrijders en in het algemeen jonge bestuurders tussen 12 en 29 jaar.
- deze twee categorieën worden gevolgd door motorrijders en voetgangers.

Daarnaast zijn de volgende risicovolle individuele gedragsthema's geprioriteerd:
- snelheid, afleiding, en rijden onder invloed (landelijk SPV).
- rijden zonder fietsverlichting en het door rood rijden met name door fietsers (twee extra thema's in de regio).

Samen met enkele situaties die specifiek voor onze gemeente gelden willen wij met dit actieplan richting geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in onze gemeente.

2. Vanuit welke kaders werken wij?

Als gemeente werken wij in samenhang met Rijk en regio. Daarom is het belangrijk om ook goed aan te haken bij de doelstellingen en uitgangspunten die zij hanteren. En deze waar mogelijk door te vertalen naar de specifieke situatie in Haarlemmermeer. In dit hoofdstuk kijken wij naar Europese, landelijke, provinciale en regionale ambities en leggen wij deze naast die van onszelf.

2.1 Europees beleid

Op het niveau van de EU is de doelstelling ten aanzien van verkeersveiligheid drieledig: Een afname van het aantal verkeersdoden van 50% tussen 2021 en 2030, een afname van het aantal ernstig verkeersgewonden van 50% tussen 2021 en 2030 en zo dicht mogelijk bij nul verkeersdoden uitkomen in 2050. Deze doelstellingen zijn ook grotendeels verwerkt in het Rijksbeleid.

2.2 Rijksbeleid

Zoals aangegeven in paragraaf 1.2 stagneert de daling van het aantal verkeersdoden in Nederland en zien wij dat het steeds drukker wordt, meer en ook nieuwe soorten voertuigen bijkomen, ouderen langer mobiel blijven en innovatieve technologieën voor meer afleiding in het verkeer zorgen. Dit vraagt om een om een nieuwe aanpak die een trendbreuk moet veroorzaken. Die gezamenlijke aanpak wordt beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030).

Het SPV 2030 beschrijft de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's binnen negen beleidsthema's:

- Veilige infrastructuur
- Heterogeniteit in het verkeer
- Technologische ontwikkelingen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers
- Onervaren verkeersdeelnemers
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

In Nederland is de doelstelling voor verkeersveiligheid 'Nul verkeersslachtoffers in 2050' (SPV 2030), waarmee zoveel gezegd is dat wij geen slachtoffers in het verkeer accepteren; elk slachtoffer is er een teveel.

2.3 Provinciaal beleid

In lijn met het SPV2030 hanteert provincie Noord-Holland een risico-gestuurde aanpak. De rol van de provincie Noord-Holland voor verkeersveiligheid is echter alleen indirect van belang, omdat de Vervoerregio Amsterdam de rol van de provincie voor haar gemeentes overneemt op het gebied van verkeersveiligheid. De Vervoerregio Amsterdam heeft haar verkeersveiligheidsbeleid vastgelegd in de 'Regionale Aanpak Verkeersveiligheid Vervoerregio Amsterdam 2030'. Het provinciaal beleid is daarom vooral van belang voor hoe de provincie omgaat met haar eigen infrastructuur binnen onze gemeentegrenzen.

2.4 Regionaal beleid (Vervoerregio Amsterdam)

De Vervoerregio Amsterdam heeft dat landelijke doel voor verkeersveiligheid vertaald in het Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 (RAV2030). Deze is op 6 juli 2021 vastgesteld in de Regioraad. In dit RAV2030 staan de volgende doelen geformuleerd:

- Aanpakken meest risicovolle 50km wegen
- Bij elkaar laten passen van weginrichting en snelheidslimiet
- Maatwerk voor drukke 30km wegen (zogenaamde 'grijze wegen')
- Aanpak onveilige fietspaden

- Oplossingen zoeken voor omgaan met heterogeniteit onder fietsers op fietspaden
- Aanpak duurzaam veilig inrichten 60km wegen
- Inzetten op nieuwe innovatieve en effectieve campagnes, waaronder regionale en lokale (niche) campagnes, o.a. lachgas en smartphone gebruik
- Effectieve handhaving en integratie van infrastructuur, educatie en handhaving
- Meer onderzoek naar risicovol gedrag en gedragsbeïnvloeding om tot effectievere maatregelen te komen

2.5 Gemeentelijk beleid

Wij richten ons op nul slachtoffers, maar wel vanuit het realiteitsbesef dat hiervoor een lange weg te gaan is. Naarmate de gemeente er steeds beter in slaagt om wegen veilig vorm te geven, zal gedrag als ongevalsfactor belangrijker worden in verkeersonveiligheid. Daarom zetten wij ook nadrukkelijk in op gedragsbeïnvloeding.

Voor wat betreft verkeersveiligheid hebben wij de volgende doelen in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348) vastgesteld:
- Aansluiten bij doelstellingen Strategisch Plan Verkeersveiligheid van de Rijksoverheid;
- In 2030 alle wegen voorzien van een duurzaam veilige weginrichting;
- Verbeteren subjectieve veiligheid zonder dat dit ten koste gaat van objectieve veiligheid.

Daarnaast hebben wij in de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681) als verkeersveiligheidsdoelen vastgesteld:
- Aanpakken (veiligheids)knelpunten op fietsroutes;
- Vol inzetten op veilige schoolroutes;
- Meer inzet op bewustwordingscampagnes.

Tot slot heeft ook het Integraal Veiligheidsplan 2023-2026 (2022.0002554) aandacht voor verkeersveiligheid:
- Haarlemmermeer is een veilige gemeente en dat moet zo blijven. Het is belangrijk dat iedereen veilig kan wonen, verblijven, werken en ondernemen, en zich bovendien veilig voelt.

2.6 Omgevingswet

In de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 ‘Samen maken we Haarlemmermeer’ (2021.0003036) wordt verkeersveilig verplaatsen genoemd in het rad van de leefomgeving, als onderdeel van veiligheid. En onder het kopje mobiliteit is een van de tien punten als volgt:

‘*Wij streven naar een afname van het aantal verkeersslachtoffers door een verkeersveilige openbare ruimte* ‘.

Dit streven wordt verderop in de omgevingsvisie verder uitgewerkt: ‘*Behalve de mobiliteit groeit ook de verkeersonveiligheid en de overlast door sluipverkeer. Wij moeten opnieuw kijken naar de bestaande infrastructuur en structureel onveilige situaties, en ontbrekende schakels samen met onze partners wegnemen. Wij blijven ons inspannen voor verkeerseducatie. Voor toekomstige infrastructuur geldt dat verkeersveiligheid voorop staat. Het doorgaande verkeer moeten wij weren uit de wijken en zo snel mogelijk naar het regionale netwerk geleiden. Waar nodig moet het regionale netwerk van bus- en wegverkeerverbindingen worden uitgebreid. Barrièrewerking door nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur voorkomen wij zoveel mogelijk*‘.

2.7 Coalitieakkoord ‘Toekomstbestendig groeien’ 2022-2026

In het huidige coalitieakkoord is uitgesproken dat de prioriteit ligt in het verhogen van de verkeersveiligheid door het oplossen van gevaarlijke verkeerssituaties. Daarbij is er oog voor de toename van het aantal elektrische fietsen, brommers en scooters. Ook is er oog voor de gevolgen van snelheidsverschillen met het overige verkeer (fietsers en wandelaars). Om de meest gevaarlijke situaties op te lossen maken wij gebruik van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid van het Rijk. Het aantal ongevallen moet jaarlijks afnemen. Doorgaand verkeer moet zoveel mogelijk naar de randen worden verplaatst, omdat zij in de kernen en wijken voor onveilige situaties en overlast zorgt. Concrete verbeteringen in het fietsnetwerk doen wij aan de hand van het Fietsplan.

3. Wat is het beeld van de verkeersveiligheid?

3.1 Landelijk beeld

Decennialang daalde het risico sneller dan dat de mobiliteit groeide, waardoor de verkeersonveiligheid per saldo afnam in Nederland. Doelstellingen werden gehaald en moesten tussentijds worden aangescherpt om ambitieus te blijven.

De laatste 10 jaar zien wij in de verkeersveiligheid dat de daling van onveiligheid landelijk stagneert en in 2022 steeg de onveiligheid weer. Landelijk was 2022 een slecht jaar: er vielen 737 doden, 155 doden meer dan in 2021 [CBS]. De toename is het sterkst onder ouderen op de fiets. In 2023 daalde het aantal doden licht naar 684 verkeersdoden.

Op Europees en landelijk niveau wordt sinds 2020 een nieuwe definitie gehanteerd voor verkeersgewonden op basis van de MAIS-methode (zie kader hieronder). Deze methode schaalt verwondingen in op een schaal van MAIS-1 (kleine verwonding) tot MAIS-6 (fatale verwonding).

Om verkeersgewonden te definiëren wordt EU-breed de MAIS-methode (*Maximum Abbreviated Injury Scale*) gebruikt. De locatie van de verwonding op het lichaam, de ernst van de verwonding en de type verwonding leidt tot een totaalscore. De totaalscore bepaalt vervolgens onder welk MAIS-niveau de verkeersgewonde valt.

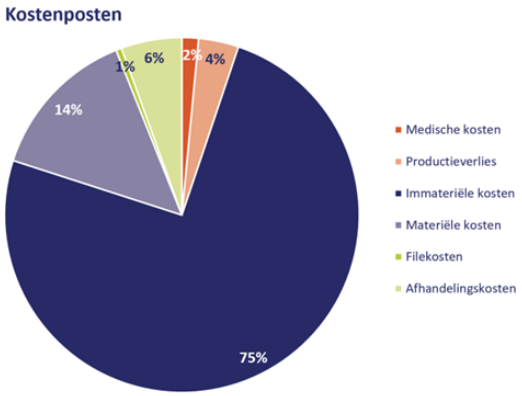
De oude definitie van een verkeersgewonde omvatte álle verkeersgewonden met een ernst van MAIS-2 en hoger (MAIS-2+). In de nieuwe Europese definitie worden alleen letsels met MAIS-3 en hoger meegeteld (MAIS-3+). De minder ernstige letsels (zoals kneuzingen, kleine botbreuken, hersenschuddingen en schaafwonden) vallen onder de categorie MAIS-2 en worden dus niet meer meegenomen en leidt daarmee tot een lager aantal verkeersgewonden. In sommige Nederlandse statistieken wordt daarom onderscheid gemaakt tussen ‘lichtgewond en zwaargewond’ of ‘mogelijk gewond en gewond’ om MAIS-2 slachtoffers in beeld te houden.

Hieronder staan de landelijke cijfers voor verkeersgewonden, zowel met de nieuwe definitie als met de oude definitie.

- In de nieuwe definitie raakten in 2022 landelijk naar schatting 8.300 personen ernstig gewond (MAIS-3+) in het verkeer in Nederland. Dit aantal is ca. 1.500 (ruim 20%) hoger dan het aantal ernstig verkeersgewonden in 2021. Het aantal ernstig verkeersgewonden lag in 2022 ook iets hoger dan op basis van de stijgende trend tot en met 2019 verwacht kon worden [SWOV]. De ernstig gewonden ondervinden vaak nog langdurig de gevolgen van het ongeval.
- In de oude definitie van verkeersgewonden werden ook gewonden met minder ernstig letsel meegeteld (MAIS 2+). Met die oude definitie bedroeg het aantal slachtoffers duidelijk hoger, 19.400 in 2022, eveneens ruim 20% hoger dan in 2021, en een hoger aantal dan op basis van de trend tot en met 2019 verwacht kon worden [SWOV].

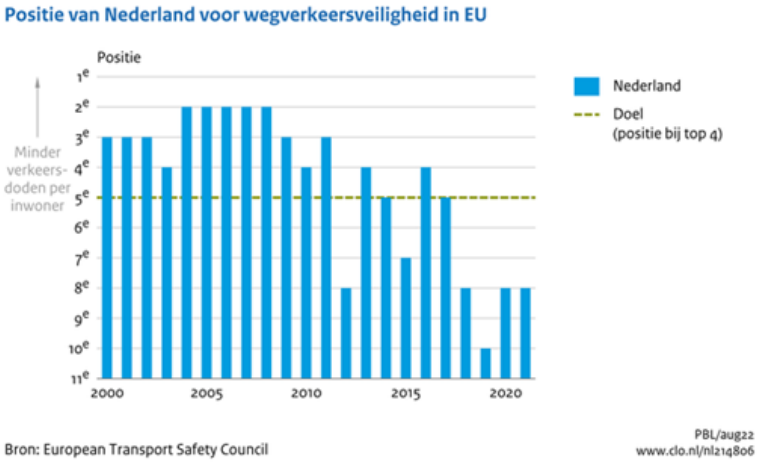
Los van alle menselijke leed brengt verkeersonveiligheid hoge maatschappelijke kosten met zich mee: 33 miljard euro per jaar. Dit is duidelijk hoger dan de maatschappelijke kosten van congestie op het hoofdwegennet (2,7 tot 3,5 miljard euro) en van milieuschade van het verkeer (8,2 miljard euro). Deze kosten worden vooral gedragen door particulieren: 90% als je immateriële kosten meerekent, 57% zonder de immateriële kosten. De kosten per verkeersdode zijn 7,2 miljoen euro en per verkeersgewonde 1,2 miljoen euro. [SWOV]

Het merendeel van deze kosten worden gevormd door economische kosten. Kosten door tijdelijk (revalidatie) of permanent productieverlies (overlijden of permanent arbeidsongeschikt), materiële schade aan voertuigen, lading, wegen en wegmeubilair en medische kosten die indirect door de maatschappij gedragen worden. De verdeling van de kosten zijn weergegeven in figuur 2.



figuur 2: verdeling kosten verkeersongevallen (bron: SWOV)

Historisch gezien stond Nederland lange tijd in de top 4 van de EU qua verkeersveiligheid. Sinds 2016 is het Nederland niet meer gelukt om een plaats in de top vier te bereiken. In 2021 is Nederland in de Europese Unie weggezakt naar de 8e plaats als het gaat om het aantal verkeersdoden in relatie tot het aantal inwoners [SWOV].



figuur 3: Positie van Nederland voor wegverkeersveiligheid in EU (bron: PBL)

3.2 Haarlemmermeers beeld

In Haarlemmermeer hebben wij tot aan de coronapandemie een lange tijd een dalende trend gehad. Daarmee laat onze gemeente een relatief goed beeld zien ten opzichte van de rest van Nederland. In absolute aantallen zijn de ongevalscijfers en slachtoffercijfers wel hoog. Dit komt mede doordat wij relatief veel grote (doorgaande) wegen hebben waar ongevallen plaatsvinden.

Om een compleet beeld van de verkeersveiligheid te krijgen putten wij uit drie bronnen, die elkaar aanvullen:
- Ongevallendata (wat er mis is gegaan)
- Risicocijfers (wat er mis kan gaan)
- Lokale kennis (specifieke omstandigheden)

Niet alle ongevallen worden even goed geregistreerd. De dodelijke ongevallen zijn vrijwel compleet, maar voor ernstig gewonden en voor ongevallen met enkel materiële schade geldt dat het niet meer dan een steekproef is. De steekproef is niet voor alle verkeersdeelnemers gelijk: fietsers worden slechter geregistreerd dan ongevallen met voertuigen met verzekering. En enkelzijdige ongevallen worden slechter geregistreerd dan ongevallen met een botspartner. Doordat de enkelzijdige ongevallen met fietsers vrijwel niet geregistreerd worden, kunnen die niet goed vanuit gemeentelijke ongevallencijfers onderbouwd worden. Op grond van landelijke cijfers is een preventieve aanpak van deze enkelzijdige ongevallen gewenst.

3.2.1 Trend verkeersslachtoffers in Haarlemmermeer

Ook in onze gemeente was 2023 een ongunstig jaar voor verkeersveiligheid. Ongevallen geven een beeld van wat er mis ging in het verkeer. Wat één keer fout gaat, kan vaker fout gaan en zal vroeg of laat ook vaker fout gaan. Doordat ongevallen – gelukkig - relatief weinig voorkomen, vertonen ongevallendata een zeker toeval karakter.

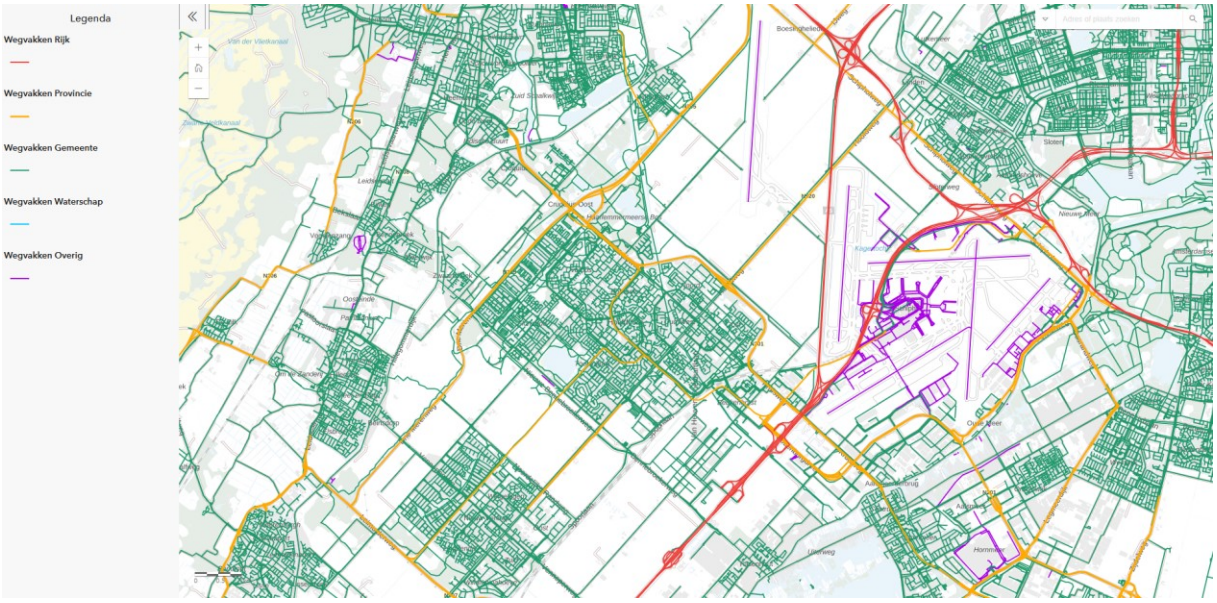
In onderstaande tabel zijn het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersdoden te zien tussen 2014 en 2023 op alle wegen in Haarlemmermeer; Rijkswegen, Provinciale wegen, gemeentelijke wegen en wegen van derden, zoals Schiphol.

	Verkeersdoden	Ernstige verkeersgewonden
2014	4	464
2015	7	412
2026	7	360
2017	7	354
2018	10	372
2019	6	342
2020	6	260 (corona jaar)
2021	7	243 (corona jaar)
2022	6	318
2023	7	348
Totaal 2014 t/m 2023	**67**	**3.473**

3.2.2 Slachtoffers naar wegbeheerder

Vanzelfsprekend zijn alle ongevallen in de gemeente Haarlemmermeer ook de zorg van de gemeente, maar een deel van de wegen vallen onder een andere wegbeheerder. Onze invloed hierop is beperkt.

In onze gemeenten liggen er wegen van meerdere verschillende wegbeheerders. De afbeelding hieronder uit een kaart van Rijkswaterstaat geeft een beeld van waar de wegbeheerdersverantwoordelijkheid bij de gemeente ligt en waar bij anderen.



figuur 4: uitsnede van wegen gesorteerd naar wegbeheerder. Groen is gemeente, geel is provincie, rood is Rijkswaterstaat en paars zijn wegen van derden. (bron: Rijkswaterstaat)

Bij onderstaande cijfers moet rekening gehouden worden dat wegbeheerders verschillende typen wegen beheren met verschillende risico's, met verkeerssoorten en met grote verschillen in intensiteiten en in weglengte in beheer. Zo hebben rijkswegen een groter aantal auto's met hogere snelheden, terwijl gemeenten weer veel meer voetgangers en fietsers hebben.

Wegbeheerder	Doden	Ernstig gewonden	Totaal aantal ongevallen
Rijk	21	759	5.491
Provincie	15	502	2.353
Derden (zoals Schiphol)	2	50	322
Gemeente	29	2.108	8.023
Totaal periode 2014-2023	**67**	**3.473**	**16.469**

De cijfers tellen niet volledig op. Van veel ongevallen is de locatie niet geregistreerd door de politie en daarmee niet toe te delen naar wegbeheerder.

3.2.3 Slachtoffers naar vervoerswijze

Als wij kijken naar de verkeersslachtoffers en deze toedelen naar vervoerswijze, dan is het beeld van de top-3 in de periode 2014 tot en met 2023 als volgt;

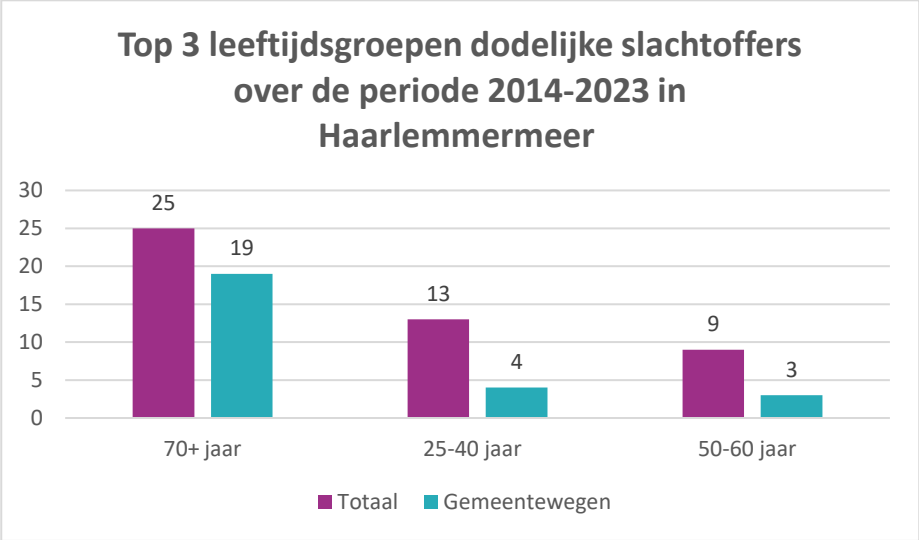
Top 3 Slachtoffers naar vervoerswijze over de periode 2014-2023 in Haarlemmermeer	
Personenauto	30 doden (waarvan 8 doden op gemeentelijke wegen) en 1.258 ernstig gewonden
Fiets + e-bike	13 doden (waarvan 11 doden op gemeentelijke wegen) en 600 ernstig gewonden
Bromfiets+ [1]	8 doden (waarvan 8 doden op gemeentelijke wegen) en 748 ernstig gewonden

Het valt op dat de auto relatief hoog scoort in onveiligheid; landelijk scoort namelijk de fiets het hoogst. Dat is deels te verklaren uit het grote aantal wegen in Haarlemmermeer met hogere snelheden (80km-, 100km en 130km-wegen) en in het verlengde daarvan een hoog aantal autokilometers.

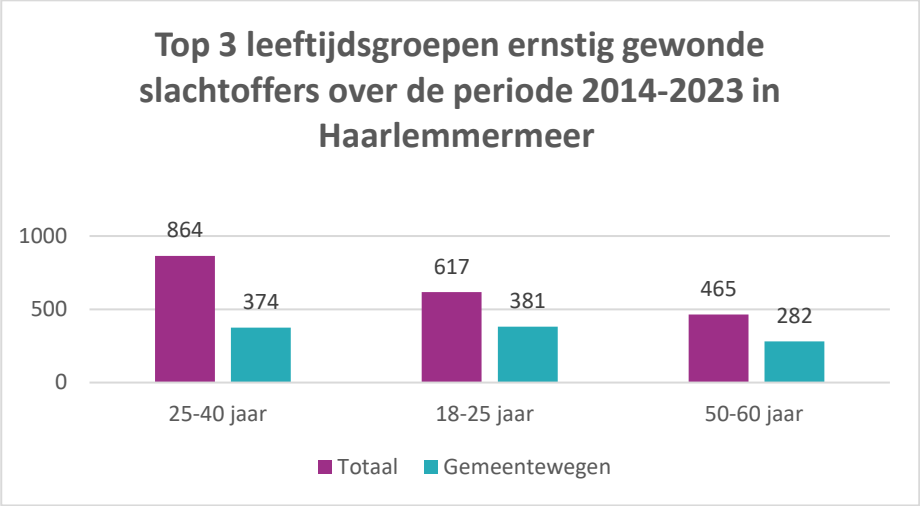
Verder past de kanttekening dat de registratie van ernstig gewonde fietsers en bromfietsers verre van compleet is; het werkelijke aantal van die groep ligt naar verwachting duidelijk hoger.

3.2.4 Slachtoffers naar leeftijd

Als wij kijken leeftijdsgroepen waarin de slachtoffers vielen, dan is het beeld van de top-3 in de periode 2014 tot en met 2023 als volgt;



[1] Bromfiets+ is de verzamelcategorie waar alle gemotoriseerde voertuigen zonder trapondersteuning onder vallen met een maximumsnelheid van 45km/u, uitgezonderd landbouwvoertuigen en gehandicaptenvoertuigen. Bekendste voorbeeld is de brommer/scooter, maar ook e-steps, speedpedelec en de BSO-bus (voorheen Stint) valt hieronder

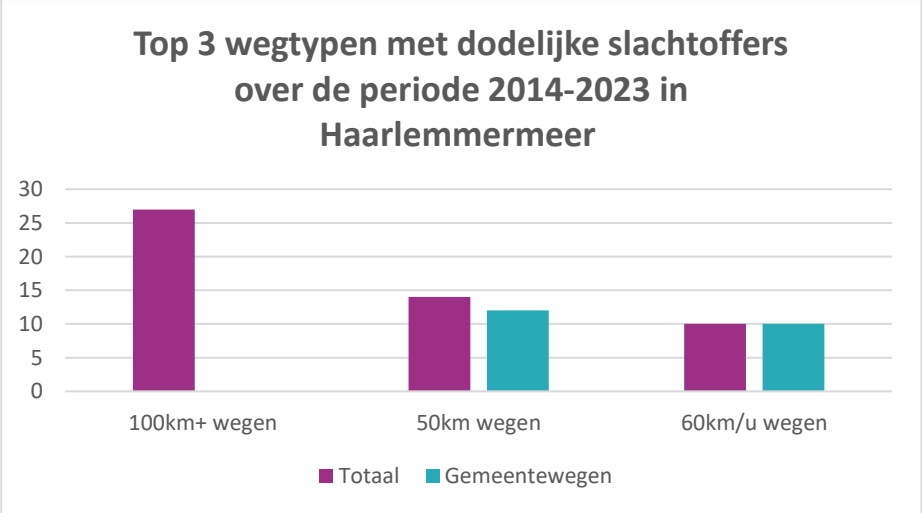


Ouderen zijn door hun leeftijd extra kwetsbaar. Dat is terug te zien bij de dodelijke slachtoffers. Deze groep is landelijk ook een risicogroep. Onder de ernstig gewonden verkeersslachtoffers zijn juist de jongere leeftijdscategorieën hoger vertegenwoordigd. Het aantal weggebruikers onder deze leeftijdsgroepen is echter ook groter.

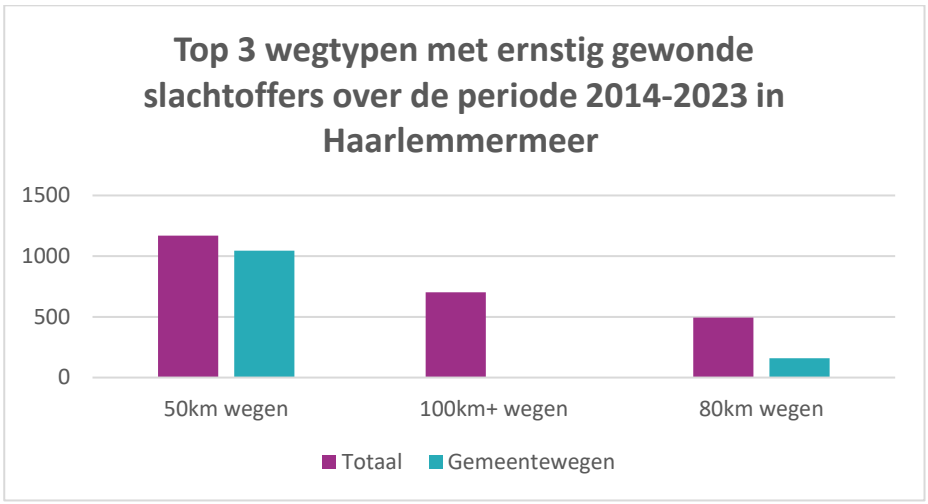
3.2.5 Slachtoffers naar snelheidslimiet

Als wij kijken naar de snelheidslimieten van de wegen waar de slachtoffers vielen, dan past daarbij de kanttekening dat dit zonder correctie is voor weglengte binnen de gemeente (zo zijn er relatief weinig kilometers snelweg en veel kilometers 30km/u zone) en zonder correctie voor intensiteiten (op gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen rijdt veel verkeer, op wegen in een 30km/u zone relatief weinig).

Met die kanttekening is het beeld onder de wegtypen waar dodelijke verkeersslachtoffers vielen als volgt:



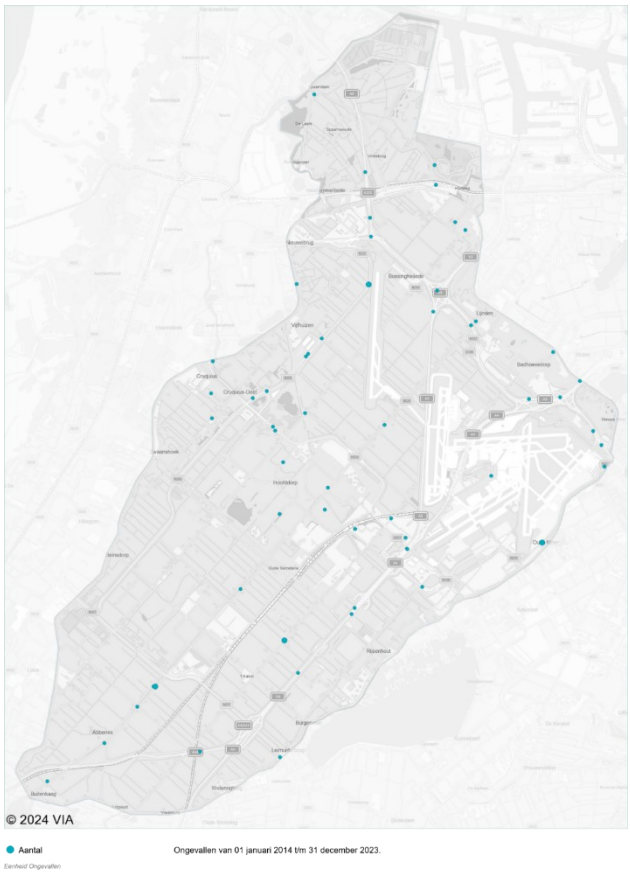
Bij de geregistreerde ernstig verkeersgewonden ziet dat beeld er iets anders uit:

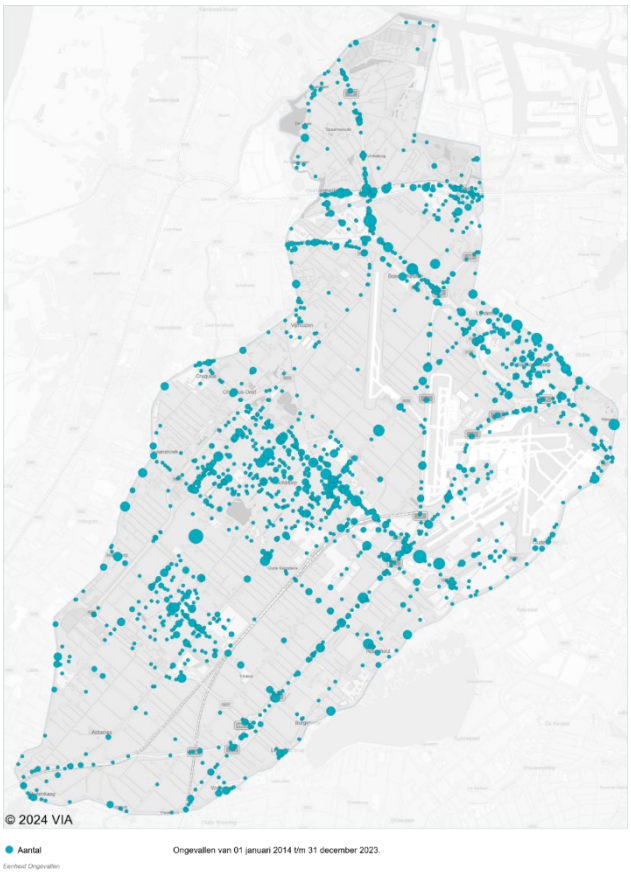


In beide gevallen is er geen aantal weergegeven bij stroomwegen (100km+ wegen) voor gemeente, omdat wij geen stroomwegen in beheer hebben.

Als wij enkel naar gemeentelijke wegen kijken, dan vervallen de stroomwegen. Dan staan ook 30km/u in top-3 (5 verkeersdoden en 399 ernstig gewonde slachtoffers tussen 2014 en 2023 op gemeentelijke wegen).

Bij de spreiding van ongevallen is bij de dodelijke ongevallen te zien dat deze erg verspreid zijn en er geen duidelijk patroon waar te nemen is. Bij de ongevallen met ernstige gewonden zijn de drukkere wegen in de gemeente duidelijk te herkennen.



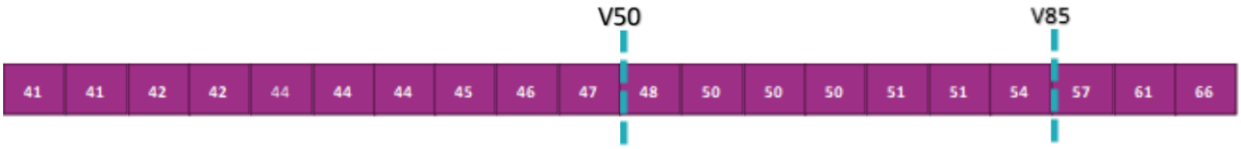


figuur 5 (links): Locaties geregistreerde ongevallen met dodelijke afloop in de periode 2014 t/m 2023
figuur 6 (rechts): Locaties geregistreerde ongevallen met ernstig letsel in de periode 2014 t/m 2023
(bron: VIA Statistiek)

3.3 Snelheden gemotoriseerd verkeer

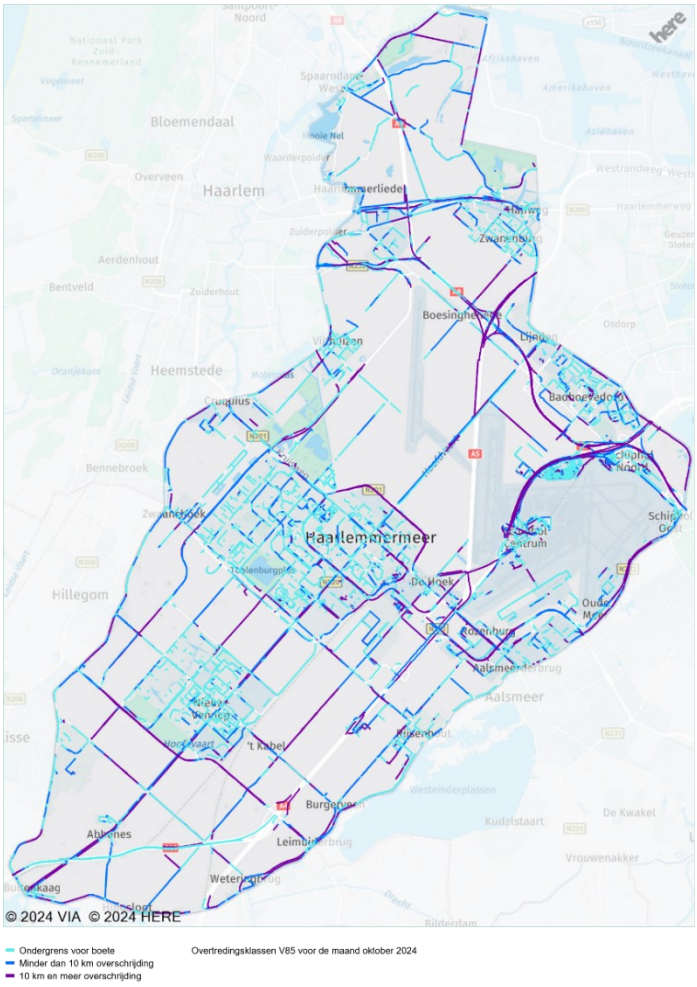
Op basis van Floating Car Data (FCD) kan een beeld worden verkregen van de snelheden van het verkeer. FCD zijn data uit voertuigen of mobiele systemen zoals navigatiesystemen, reisapps op smartphones. De apparatuur zendt voortdurend signalen uit met de gps-positie van het voertuig, een ID en een tijdstip. De anonieme 'sporen' die ze hiermee achterlaten, vormen de basis voor alle FCD-toepassingen.

Bij snelheden kijken wij niet (alleen) naar de pieksnelheden of de maximale snelheden, maar naar de zogenaamde V85-norm. De V85-norm is de snelheid waar 85% van het verkeer onderblijft. Als de gemeten V85 binnen de boetesnelheid ligt en het gemiddelde of mediaan op of onder de maximumsnelheid, wordt dit internationaal gezien als 'acceptabel' en de weg beoordeeld als 'voldoende veilig'. Hieronder een schematische uitleg van de V85-norm:



figuur 7: In dit voorbeeld is een fictieve meting te zien op een 50km/u weg waarbij 20 auto's met verschillende snelheden zijn gemeten. Bij de V85 kijken wij naar de hardst gereden snelheid van de langzaamste 85%. Dat is in dit voorbeeld 54km/u. De V50 (mediaan) ligt op 47,5km/u. De gemiddelde snelheid (Vgem) ligt op 48,7km/u. Er is dus sprake van een overschrijding, maar de V85 ligt onder de boetesnelheid en zowel de mediaan als gemiddelden liggen onder de maximumsnelheid. Deze weg wordt dan – als het om snelheid gaat – bestempeld als 'voldoende veilig'.

De onderstaande afbeelding van de V85-snelheden van oktober 2024 geeft een beeld van snelheidsoverschrijdingen op de belangrijkste wegen. Uit de FCD blijkt dat snelheid een met name op de ontsluitende wegen een probleem is binnen de gemeente en dat de trajectcontroles een zeer effectieve maatregel zijn om te handhaven op snelheid.



In lichtblauw zijn wegen weergegeven waar de gemiddelde snelheid die door 85% van het verkeer is gereden (V85-norm) onder de handhavingsgrens ligt (te laag voor een boete).

In donkerblauw zijn de wegen te zien waar de gemiddelde overschrijding wél een boete op kan leveren, maar waar de gemiddelde overschrijding door 85% van het verkeer niet meer dan 10km/u bedraagt.

In paars zijn de wegen te zien waar een duidelijke overschrijding is gemeten. Hier zijn de gemiddelde snelheden meer dan 10km/u boven de maximale snelheid.

Op de Driemerenweg is het effect van de trajectcontrole goed waarneembaar; op het stuk met camera's is de kleur lichtblauw. Echter daar waar de trajectcontrole bij Vijfhuizen onderbroken wordt, trapt men even flink op het gas en slaat het paars uit.

figuur 8: Overzichtskaart Haarlemmermeer overschrijding van de V-85 norm in oktober 2024. (bron: VIA Statistiek)

3.4 Risico-gestuurde aanpak op basis van lokale data

In opdracht van de Vervoerregio Amsterdam zijn twee documenten opgesteld die inzicht geven in verkeersveiligheidsrisico's: de Risicoanalyse verkeersveiligheid Vervoerregio Amsterdam (2020) en de verkeersveiligheidsanalyse Haarlemmermeer (2020). Hieronder worden de bevindingen kort weergegeven.

3.4.1 Risicoprognose Vervoerregio Amsterdam

Uit een risicoprognose voor de gehele Vervoerregio Amsterdam is de conclusie dat in 2030 de meeste ernstige verkeersgewonden vallen onder fietsers (54%), gevolgd door bromfietsers (14%), snorfietsers (9%) en automobilisten (8%). Op de rijks- en provinciale wegen vallen maar een heel beperkt deel van het aantal ernstige verkeersgewonden. In deelregio Zuid – waar Haarlemmermeer samen met Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn, Diemen en Ouder-Amstel onderdeel van uitmaakt – komen de rijks- en provinciale wegen meer duidelijk naar voren dan in beide andere deelregio's (Amsterdam en Noord).

In de risicoanalyse is onderscheid gemaakt naar absolute aantallen en een relatieve aantallen. Bij de absolute aantallen wordt gekeken naar het totaal geprognotiseerde cijfer per jaar in 2030. Bij de relatieve aantallen is er een verdiscontering gemaakt van het totaal cijfer per jaar in 2030 naar een indicatie per 10 kilometer weglengte.

Infrastructuur: Op basis van de risicoanalyse op infrastructuur komt in alle deelregio's en de Vervoerregio als geheel het fietsverkeer op gemeentelijke 50 km/uur wegen als grootste risicogroep naar voren, zowel in absolute als in relatieve zin. Op basis van de beschikbare data is niet duidelijk in hoeverre dit fietsstroken of vrij liggende/aanliggende fietspaden betreft.

Doelgroepen: Uit de risicoanalyse komen voornamelijk de kwetsbare verkeersdeelnemers naar voren, waarbij met name de ouderen zowel in absolute als relatieve zin het grootste kans op letsel ondervinden. In relatieve zin komen ook de jongeren (12 t/m 24 jaar) en jongvolwassenen (25 t/m 29 jaar) nadrukkelijker naar voren. De fietser vormt in alle drie de deelregio's veruit de belangrijkste doelgroep. Daarnaast zijn de brom- en snorfietsers belangrijke doelgroepen.

Gedrag: Data omtrent gedrag is een belangrijke afwezige in de nu beschikbare ongevallendata. Ook regio-specifieke cijfers ontbreken. Er is geen reden om aan te nemen dat de Vervoerregio op gedragsthema's niet de landelijke trend volgt en dat dit dus ook voor de Vervoerregio belangrijke thema's zijn. Het gaat hierbij om snelheid, rijden onder invloed van alcohol/drugs/geneesmiddelen, afleiding, roodlichtnegatie en fietsverlichting.

3.4.2 Risicoanalyse Haarlemmermeer

De tweede rapportage richt zich op een prognose van de verkeersveiligheidsrisico's specifiek voor de gemeente Haarlemmermeer. De verkeersveiligheidsrisico's zijn bepaald vanuit twee invalshoeken:

- **Infrastructuur**; hierbij is onderscheid gemaakt naar vervoerswijze, wegbeheerder, snelheidslimiet en locatie (wegvak, 3-taks-kruispunt, 4-takskruispunten en rotondes).
- **Doelgroepen**; hierbij is onderscheid gemaakt naar vervoerswijze en leeftijdsgroep.

Bij de absolute benadering wordt gekeken naar die groepen waar – naar verwachting – de meeste slachtoffers zullen vallen. De relatieve benadering plaatst de absolute waarde in perspectief, door ze te corrigeren naar de mate waarin het wegtype of doelgroepen voorkomt (expositie). Bij de risico's vanuit de invalshoek doelgroepen wordt daarvoor het aantal verwachte inwoners gebruikt. Interventiemaatregelen als educatie en handhaving gebeuren doorgaans per doelgroep. Bij de risico's vanuit de invalshoek infrastructuur wordt de weglengte in kilometers gebruikt.

3.4.3 Risico's vanuit het oogpunt van infrastructuur

In Haarlemmermeer vallen volgens de toekomstprognoses de meeste ernstige verkeersgewonden onder fietsers op gemeentelijke 50 km/u wegen, gevolgd door fietsers en bromfietsers+ op gemeentelijke 30 km/u wegen. In relatieve zin vallen de meeste slachtoffers onder voetgangers op 30 km/u wegen in beheer bij private partijen (zoals Schiphol, Recreatieschap, Staatsbosbeheer), gevolgd door fietsers op gemeentelijke 50 km/u wegen en automobilisten op 100km/u en 130 km/u rijkswegen. Hieronder een overzicht van de top-5 in absolute en relatieve zin. Het totale overzicht is terug te vinden in het rapport in de bijlage.

Top-5 prognose gerangschikt naar absolute aantallen

Slachtoffers naar locaties	Prognose aantal Ernstig verkeersgewonden/jaar	Prognose aantal Ernstig verkeersgewonden/jaar Per 10km weglengte
Fietsers op wegvakken van gemeentelijke wegen (50 km/u)	42	1,24
Fietsers op wegvakken van gemeentelijke wegen (30 km/u)	37	0,96
Bromfietsers+ op wegvakken van gemeentelijke wegen (50 km/u)	24	0,69
Fietsers op rotondes van gemeentelijke wegen (50 km/u)	14	0,42
Bromfietsers+ op 4-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (50 km/u)	13	0,39

Top-5 prognose gerangschikt naar relatieve aantallen (per 10km weglengte)

Slachtoffers naar locaties	Prognose aantal Ernstig verkeersgewonden/jaar	Prognose aantal Ernstig verkeersgewonden/jaar Per 10km weglengte
Voetgangers op wegvakken van private wegen (30km/u)	3	1,26
Fietsers op wegvakken van gemeentelijke wegen (50 km/u)	42	1,24
Automobilisten op wegvakken van rijkswegen (130km/u)	3	1,07
Automobilisten op wegvakken van rijkswegen (100 km/u)	8	1,04
Fietsers op wegvakken van gemeentelijke wegen (30 km/u)	37	0,96

3.4.4 Risico's vanuit het oogpunt van doelgroepen

In Haarlemmermeer vallen volgens de toekomstprognoses de meeste ernstige verkeersgewonden onder de groep 65+ fietsers, gevolgd door fietsers tussen de 12 & 17 jaar en 50 & 59 jaar en bromfietsers tussen de 12 en 24 jaar. In relatieve zin vallen de meeste slachtoffers onder fietsers tussen de 12 en 17 jaar, gevolgd door bromfietsers tussen de 12 en 24 jaar en fietsers tussen 50 en 64 jaar. Hieronder de top-5 in absolute en relatieve zin. Het totale overzicht is terug te vinden in het rapport in de bijlage.

Top-5 prognose gerangschikt naar absolute aantallen

Doelgroep	Prognose aantal Ernstig verkeersgewonden/jaar	Prognose aantal Ernstig verkeersgewonden/jaar Per 10km weglengte
Fietsers (65+jaar)	33	0,74
Fietsers (50 t/m 59 jaar)	28	1,32
Fietsers (12 t/m 17 jaar)	27	2,11
Bromfietsers+ (12 t/m 17 jaar)	22	1,70
Bromfietsers+ (18 t/m 24 jaar)	22	1,66

Top-5 prognose gerangschikt naar relatieve aantallen (per 10km weglengte)

Doelgroep	Prognose aantal Ernstig verkeersgewonden/jaar	Prognose aantal Ernstig verkeersgewonden/jaar Per 10km weglengte
Fietsers (12 t/m 17 jaar)	27	2,11
Bromfietsers+ (12 t/m 17 jaar)	22	1,70
Bromfietsers+ (18 t/m 24 jaar)	22	1,66
Fietsers (60 t/m 64 jaar)	14	1,49
Fietsers (50 t/m 59 jaar)	28	1,32

3.5 Indirecte invloeden op verkeersveiligheid en de risico's

Verder zijn er ook zaken die indirect van invloed zijn op de verkeersveiligheid en die ook een rol gaan spelen bij de risico's in de toekomst, zoals;

Bevolkingsontwikkeling: In onze gemeente zal de totale bevolking groeien. De groei vindt in alle leeftijdsgroepen plaats, maar bij de ouderen is deze groei heel sterk. Er is sprake van vergrijzing. Zo was in 2022 circa 35% van de inwoners in Haarlemmermeer 65 jaar of ouder; in 2035 zal dat ongeveer 44% zijn. Een groei van bijna 25%.

Ruimtelijke ontwikkeling: Er is een grote woningbouwopgave en een voorziene groei van arbeidsplaatsen. Dit zorgt voor meer verkeer en daarmee statistisch gezien een vergrote kans op ongevallen.

Haarlemmermeer is relatief sterk op de auto georiënteerd. De meeste verplaatsingen worden per auto afgelegd (70%). Het gemiddeld autobezit in Haarlemmermeer zit weliswaar op het landelijke gemiddelde (1,1 per huishouden); er zijn echter gebieden die ruim boven het gemiddelde zitten, zoals Hoofddorp-Oost (2,1 per huishouden), Zwanenburg-Dijk (2,0 per huishouden) en Nieuw-Vennep-Oost (1,7 per huishouden).

Er is relatief veel (gebiedsvreemd) doorgaand verkeer (Bollenstreek/Zuid-Kennemerland - Schiphol). Er worden veel autokilometers binnen de gemeente gemaakt; dit komt ook door de ligging van doorgaande snelwegen als de A4 en A9 en enkele doorgaande provinciale wegen.

De rechte wegen in de polder leiden tot zogenaamde 'polderblindheid'. Polderblindheid is een vorm van verminderde opmerkzaamheid in het verkeer veroorzaakt door een afwezigheid van externe prikkels. Dit doet zich vaak voor bij stille rechte wegen in een gelijkmatig landschap. Dit laat zich lastig aanpassen, omdat dit een van de landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken van onze gemeente is.

3.6 Analyse uit lokale kennis

Naast de berekende risico's zijn er ook risico's om rekening mee te houden vanuit de lokale kennis. Deze komen voort uit de signalen die jaarrond bij de gemeente binnenkomen en zaken die opvallen vanuit de gemeentelijke experts.

Zo treden er relatief veel flankongevallen (haakse botsingen) op en tegelijkertijd ook veel ongevallen op rechte wegen (kop-staartbotsingen).

Landbouwverkeer kan tijdens het oogstseizoen overlast door klei op het wegdek veroorzaken. Vooralsnog lijkt dit geen direct gevaar op te leveren, maar dit verdient blijvende aandacht. Ook zijn er plekken waar landbouwverkeer op vrijliggende fietspaden mee moet rijden, zoals bij Cruquius-Oost, het Rijksweg A5 pad en het Walter B. LeClercpad. Dit levert een verhoogd risico op voor fietsverkeer.

De meeste ongevallen vinden in Haarlemmermeer plaatst in de ochtendspits op dinsdag tot en met donderdag en in de avondspits op maandag tot en met donderdag. Daarnaast komt opvallend de zaterdagmiddag in het ongevallenbeeld naar voren als moment van de dag; die is vrijwel gelijk aan de vrijdagmiddagspits.

Bijna alle rotondes hebben minstens één tak met een fietsoversteek in twee richtingen. In het verleden is vanuit de gedachte van verkeersveiligheid en fietscomfort gehanteerd dat de dominante fietsrichting in twee richtingen gefaciliteerd wordt. Met het vaststellen van de LIOR (Leidraad Inrichting Openbare Ruimte Haarlemmermeer) zijn wij hier vanaf gestapt en hanteren wij vanuit eenduidigheid ofwel fietsers in één richting op de gehele rotonde ofwel in twee richtingen op de gehele rotonde. Verder zijn binnen de bebouwde kom de fietsers op alle rotondes in de voorrang. Met dat laatste voldoen wij aan de landelijke richtlijnen.

In de wijk Floriande in Hoofddorp zijn alle fietspaden die kruisen met gebiedsontsluitingswegen in de voorrang. Hier komen – ondanks alle genomen maatregelen – vaak ongevallen voor. Landelijk wordt sterk aanbevolen dat fietsers uit de voorrang zijn wanneer een gebiedsontsluitingsweg wordt gekruist. De omgeving heeft echter liever fietsers in de voorrang.

De groep 16 tot en met 24 jaar vormt een specifieke aandachtgroep in de aanpak verkeersveiligheid. Dit is ook de groep beginnende bestuurders, waarvan wij enigszins accepteren dat ze fouten (kunnen) maken.

De grote blootstelling van kwetsbare verkeersdeelnemers aan (hoge intensiteiten) gemotoriseerd verkeer is een belangrijk aandachtspunt in de gemeente.

Uit het meldpunt verkeersonveilige situaties vernemen wij dat inwoners vooral een algemeen gevoel van verkeersonveiligheid ervaren bestaande uit verschillende soorten (kleine) ergernissen, zoals zicht-blokkerende voertuigen, gevoel dat er te hard gereden wordt en voertuigen die voet- en fietspaden blokkeren.

De meeste paaltjes op fietspaden in Haarlemmermeer zijn goed zichtbaar en zijn ook ingeleid met ribbelmarkering. Daardoor worden paaltjes beter zichtbaar en daarnaast is de markering ook voelbaar. Desondanks blijven obstakels in en vlak langs het fietspad een risico-verhogend element, ook als ze goed zichtbaar en ingeleid zijn.

Wij werken actief samen met Verkeer & Meer waaraan wij alle verkeerseducatie en -campagnes gedelegeerd hebben. Daarbij doen wij mee aan bijna alle verkeerscampagnes en gebruiken wij de ruimte voor lokaal maatwerk. Verder faciliteren wij de Doortrappen-campagne, opfriscursussen voor oudere verkeersdeelnemers, verlichtingsacties van de Fietsersbond, het Praktisch Verkeersexamen en verkeerseducatie-pakketten.

4. Wat willen wij bereiken?

Het verkeer verandert. Het wordt met name in de stedelijke gebieden steeds drukker op de fietspaden. Er zijn nieuwe (stillere) voertuigen, zoals de elektrische fiets, elektrische bus, elektrische auto en andere licht elektrische voertuigen. Er zit steeds meer techniek in de auto, waar wij mee moeten leren omgaan. Er is meer afleiding door sociale media en mensen blijven op hogere leeftijd deelnemen aan het verkeer. Al deze veranderende omstandigheden bij elkaar vragen om nieuwe maatregelen.

Met het huidige beleid slagen wij er niet in te zorgen voor een trendbreuk. Er is hernieuwde, structurele aandacht nodig voor verkeersveiligheid. Wij kunnen dat als gemeente niet alleen. Iedereen heeft hierin een eigen verantwoordelijkheid: verkeersdeelnemers, overheden (landelijk, regionaal en lokaal), producenten, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen.

4.1 Doelstellingen

Iedere verkeersdeelnemer moet veilig op zijn bestemming komen, elk slachtoffer is er een teveel. In lijn met de landelijke doelstelling wil de gemeente streven naar nul slachtoffers in 2050. Voor de aanpak volgen wij de internationale standaard van de zogenaamde 3 E's[2].

Dat willen wij dat allereerst bereiken in woonerven, schoolzones/-omgevingen en woonwijken; de wegen waar stapvoets rijden of 30km/u de limiet is. Dit zijn de wegen die zich direct in de leefomgeving van onze inwoners bevinden en waar onze inwoners van uit moeten kunnen gaan dat zij veilig kunnen verblijven. Verbeteren van veiligheid op deze wegen heeft directe impact. Hier willen wij substantieel minder slachtoffers bereiken in 2030.

Moeilijker zal het worden om de doelstelling van nul slachtoffers in 2050 te halen op 50km/u wegen en 60km/u wegen en die snelheid blijven behouden. Op beide wegen vallen nu nog relatief veel verkeersdoden en ernstige gewonden. Daar zullen wij inzetten op gerichte locatieaanpak en waar mogelijk preventieve maatregelen door werk-met-werk te maken. Op plekken waar wij kiezen voor afwaardering van 50km/u naar 30km/u kunnen wij mogelijk wel veiligheidswinsten bereiken.

Daarnaast zetten wij nadrukkelijk in op gedragsbeïnvloeding. Naarmate de wegen verkeersveiliger worden, worden menselijke fouten en overtredingen steeds belangrijker voor de verkeersveiligheid. Gedragsbeïnvloeding is niet los te zien van handhaving, of tenminste de beleving ervan.

Voor het actieplan verkeersveiligheid willen wij inzetten op de volgende doelen. In paragraaf 4.2 worden deze gekoppeld aan indicatoren:

Doelstelling 1
Alle scholen en alle verkeersdeelnemers komen jaarlijks in aanraking met onze verkeerseducatie en verkeerscampagnes.
Omdat gedrag de belangrijkste oorzaak is van ongevallen willen wij extra inzetten op verkeerscampagnes en verkeerseducatie. Beiden zijn nodig, omdat de doelgroepen anders zijn. Verkeerscampagnes richt zich vooral op de leeftijden die al actief (zelfstandig) deelnemen aan het verkeer, verkeerseducatie richt zich vooral op het vullen van de rugzakjes voor die leeftijden die nog deel moeten nemen aan het verkeer.

Doelstelling 2
Alle wegen met een snelheidslimiet van 30km/u of lager en 60km/u zijn in 2030 voldoende veilig ingericht. Mengen van verkeerssoorten alleen daar waar het veilig kan.
Het gaat hierbij met name om het veilig mengen van fietsers met overig wegverkeer. Hiermee willen wij zorgen dat daar waar de meest kwetsbare verkeersdeelnemers zijn, het risico geminimaliseerd wordt. Dit past ook binnen de STOMP-gedachte waarbij stappen (voetgangers) en trappen (fietsers) geprioriteerd worden. Voor wat betreft het

[2] De 3 E's (Engineering, Education, Enforcement) vormen de drie pijlers van de verkeersveiligheid. *Engineering* gaat over een verkeersveilige infrastructuur. Dit is de basis. *Education* gaat over bewustwording en bewustmaking. Dat deelnemen aan het verkeer ook een bepaalde verantwoordelijkheid en gedrag met zich meeneemt. En tot slot *Enforcement*. Dit gaat over handhaving en is het sluitstuk ter aanvulling van de eerste twee, omdat alleen handhaving slechts een tijdelijk en plaatselijk effect heeft.

mengen van verkeerssoorten vormt de Ringdijk een uitzondering, omdat hier de recreatieve functie andere eisen stelt aan wegen dan elders in de gemeente en vrijliggende fietspaden of afwaardering niet haalbaar is.

Doelstelling 3
Het aantal verwijtbare slachtoffers in de risicodoelgroepen op gemeentelijke wegen zijn substantieel (minimaal 25%) gedaald in 2030. Verwijtbare slachtoffers zijn slachtoffers die vallen bij ongevallen waarbij de inrichting een belangrijke ongevalsfactor is.
Hiermee willen wij zorgen dat daar waar wij binnen de 3 E's de meeste invloed op uit kunnen oefenen (Engineering (Infrastructuur) wij structureel minder ongevallen hebben die verwijtbaar zijn aan de inrichting. Deze doelstelling ligt in het verlengde van doelstelling 2.

Doelstelling 4
Alle hoofdfietsroutes zijn in 2030 veilig befietsbaar.
Hiermee willen wij wederom de kwetsbare verkeersdeelnemer extra bescherming bieden. Mede omdat de ongevallenregistratie onder eenzijdige fietsongevallen landelijk (te) laag is, is dit vooral een preventieve doelstelling.

4.2 Indicatoren

Bij iedere doelstelling hoort ook een meetbare indicator. Met deze indicatoren kunnen de effecten van het beleid worden gemeten en waar nodig de raad in stelling brengen om bij te sturen. Voor de genoemde doelstellingen onder 4.1 stellen wij de volgende indicatoren voor:

Indicator 1: Weginrichting
In 2030 zijn er geen verwijtbare slachtoffers meer op woonerven, schoolomgevingen en 30km/u erftoegangswegen in woonwijken van onze gemeente.
Hoort bij doelstelling: 2 t/m 4

Indicator 2: Ongevallen
In 2030 is er minimaal een 25% daling - maar wij streven naar 50% daling - van het aantal verwijtbare slachtoffers in de risicodoelgroepen (12 tot 24 jaar en 50+ op tweewielers) op gemeentelijke wegen ten opzichte van 2019. Het gaat hierbij om zowel om ernstige verkeersgewonden als verkeersdoden in de risicodoelgroepen.
Hoort bij doelstelling: 1 t/m 4

Indicator 3: Verkeerseducatie
Uiterlijk in 2030 bieden alle scholen in het primair en voortgezet onderwijs in Haarlemmermeer minimaal één module verkeerseducatie aan in hun jaarplanning en zijn zij in het bezit van een Ster in het Verkeer!-verkeerslabel (geldt alleen primair onderwijs)
Hoort bij doelstelling: 1

Bovenstaande indicatoren zullen na vaststelling van het Actieplan Verkeersveiligheid opgenomen worden in de Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer.

5. Wat gaan wij ervoor doen?

In dit hoofdstuk gaan wij in op specifieke uitgangspunten die voor de gehele gemeente gelden (beleidsuitgangspunten) en benoemen wij specifieke acties en locaties waar wij de verkeersveiligheid willen verbeteren. Wij proberen daarbij een zo groot mogelijk rendement te halen: de grootste winst voor verkeersveiligheid per geïnvesteerde euro met de focus op de doelgroepen en verkeerssituaties die uit de analyse naar voren komen als grootste risico. De acties worden uitgesplitst volgens de pijlers van de eerdergenoemde 3 E's.

5.1 Algemene acties

5.1.1 Infrastructuurmaatregelen

Zoals ook gesteld in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348) streven wij een Duurzaam Veilige weginrichting na in Haarlemmermeer. Wegontwerp conform de basiskenmerken Duurzaam Veilig is daarbij de norm. Met groot onderhoud proberen wij ook alle wegen telkens aan de minimale basiskenmerken Duurzaam Veilig te laten voldoen. Daarnaast voldoen nieuwe wegen zoveel als mogelijk aan de ideale basiskenmerken Duurzaam Veilig, tenzij dat tot onoverkomelijke problemen of onevenredig hoge kosten leidt.

5.1.1.1 Direct duurzaam veilig bij nieuwe ontwikkelingen

Wij staan voor een grote ruimtelijke ontwikkelingsopgave. Voor de infrastructuur bij die nieuwe ontwikkelingen is het belangrijk om die ook meteen verkeersveilig te ontwerpen. Bij ruimtelijke ontwikkeling gaat het allereerst om een veilig ruimtelijk ontwerp en daarnaast het technisch ontwerp.

Bij het ruimtelijk ontwerp ligt ook veel vast over de randvoorwaarden voor verkeersveiligheid. Denk aan nabijheid van voorzieningen met veilige loop- en fietsroutes, waardoor wandelen en fietsen aantrekkelijk wordt en de kans op conflicten met autoverkeer - mits goed ontworpen – wordt geminimaliseerd. Voor langere verplaatsingen is een hoog gebruik van OV gunstig voor de verkeersveiligheid. Inzetten op STOMP is gunstig voor verkeersveiligheid, zeker als dit goed wordt vertaald in het ruimtelijk en technisch ontwerp. Voor ruimtelijke ontwikkelingen geldt: je krijgt één keer de kans om het goed te doen.

Dat vraagt erom dat verkeer en verkeersveiligheid in verschillende planstadia aandacht moeten krijgen: in een vroeg stadium van planvorming moet aandacht zijn voor verkeersveilige routes (ruimtelijk ontwerp) en daarnaast een strakke toepassing van de LIOR, zowel voor de gemeente als voor ontwikkelaars (technisch ontwerp). Het beste verkeersveilige ontwerp is niet noodzakelijk het goedkoopste ontwerp van de openbare ruimte. Tegelijkertijd kunnen de goedkoopste en snelste keuzes later juist tot veel meer kosten leiden. Een voorbeeld hiervan is de Fanny Blankers-Koenlaan in Hoofddorp die na slechts iets meer dan tien jaar voor enkele miljoenen euro's heringericht moest worden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Voor alle nieuwe grote ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente, denk daarbij aan ontwikkelingen als Spoorzone Hoofddorp en Hoofddorp Centrum, stellen wij voor een verkeersveiligheidsaudit uit te voeren in verschillende planstadia. De verkeersveiligheidsaudit is een gestandaardiseerde aanpak om – per planstadium – zicht te krijgen op de gevolgen die ontwerpkeuzes hebben voor de verkeersveiligheid. De twee belangrijkste moment voor een audit is bij het opstellen van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) en bij het opstellen van het ruimtelijke inrichtingsplan. Wij stellen voor dat bij iedere grote ontwikkeling in Haarlemmermeer in beide planstadia een verkeersveiligheidsaudit wordt uitgevoerd.

De verkeersveiligheidsaudit wordt altijd uitgevoerd door een gecertificeerd en onafhankelijke auditor. Door direct veilig te ontwerpen voorkomen wij dat achteraf reparaties nodig zijn, direct na oplevering. Voor het project is verkeersveiligheid een van de doelen en de projectmanager draagt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de verkeersveiligheidsaudits.

Naast uitbreidingsgebieden heeft de gemeente Haarlemmermeer ook de nodige transformatiegebieden, bijvoorbeeld bedrijventerreinen die een woonfunctie krijgen. Ook hiervoor geldt in de verschillende fases direct veilig maken.

Wat in de transformatiegebieden nog weer extra aandacht vraagt is de verkeersveiligheid in de periode waarin transformatie plaatsvindt. In die periode is het verkeer van verschillende ruimtelijke functies met elkaar gemengd, wat een grotere kans op ongevallen oplevert. Het geleiden van het verkeer en het sturen op verkeersveiligheid vraagt extra aandacht in deze periode. Ook hierbij is STOMP leidend.

5.1.1.2 Beter terug (werk-met-werk)

Na 2030 ligt er een grote opgave voor groot onderhoud. Bij deze opgave is een integrale aanpak van het groot onderhoud gewenst, waarbij meerdere doelen in één onderhoudsslag worden gediend, zoals STOMP, riolering, klimaatadaptatie, energietransitie en verkeersveiligheid conform Duurzaam Veilig. De periode tot 2030 kan benut worden om die integrale aanpak van openbare ruimte verder uit te werken en toe te passen in de plannen voor groot onderhoud na 2030. Verkeersveiligheid is dan niet langer een apart doel en de noodzaak om apart middelen te reserveren vervalt.

Tot 2030 zetten wij in op de huidige aanpak: als een weg groot onderhoud krijgt dan is het mogelijk om verkeersveiligheid te verbeteren door 'werk-met-werk' te maken. Als riolering onder de weg vervangen moet worden of als de verharding van een weg aan het eind van de levensduur is, kunnen aanpassingen aan het wegontwerp relatief makkelijk doorgevoerd worden. Als na groot onderhoud de bestaande situatie wordt teruggebracht, dan verbetert dat de verkeersveiligheid niet en raakt de inrichting steeds meer gedateerd. Dat betekent dat bij groot onderhoud onze ambitie is om niet de bestaande situatie terug te brengen, maar om een ontwerp terug te brengen dat verkeersveilig(er) en toekomstbestendig(er) is. Soms leidt dit tot meerkosten, maar de kosten zijn nog altijd lager dan wanneer twee aparte reconstructies moeten plaatsvinden en bovendien blijft de hinder beperkt. Soms kan bij de herinrichting van één straat met een paar relatief kleine aanpassingen een hele buurt veiliger gemaakt worden. Waar mogelijk bekijken wij per situatie of er bij werk-met-werk maken een buurtgerichte aanpak mogelijk is

Soms wordt de openbare ruimte wel aangepakt, maar wordt de rijbaan overgeslagen omdat deze technisch nog voldoet. Daardoor blijven meekoppelkansen voor het verbeteren van verkeersveiligheid achter. Dit achten wij ongewenst. Onze ambitie is dat te allen tijde bij onderhoud taakstellend wordt onderzocht hoe meekoppelkansen voor verbeteren van verkeersveiligheid kunnen worden meegenomen.

Ook kijken wij of er sprake is van een grijze weg, een weg waar geen duidelijke keuze is gemaakt tussen een verblijfsfunctie en verkeersfunctie. Grijze wegen worden ofwel omgebouwd tot een veilige gebiedsontsluitingsweg-50km/u (GOW50) met vrij-liggende fietspaden, een verkeersluwe erftoegangsweg-30km/u (ETW30) of een gebiedsontwikkeling-30km/u (GOW30). Paragraaf 5.3.2.1 gaat hier verder op in. Daarnaast wordt bij groot onderhoud aandacht besteed aan veilig ontwerp van de bermen, al dan niet met halfverharding. Juist op smalle wegen zijn goed onderhouden wegkanten en bermen belangrijk voor de verkeersveiligheid

Bij groot onderhoud aan de erftoegangswegen buiten bebouwde kom onderzoeken wij per casus of voelbare (ofwel tactiele) kantmarkering of een ribbelstrook in de verharding kan worden aangebracht, waardoor een bestuurder gewaarschuwd wordt als deze in de berm dreigt te geraken. Voorwaarde hierbij is dat wij dit vanwege mogelijke geluidsoverlast niet doen nabij woningen.

5.1.1.3 Een toekomstbestendige wegcategorisering

Met ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en ook in de omliggende gemeentes is het belangrijk om de wegcategorisering actueel te houden. In een wegcategorisering wordt vastgelegd welke weg, welke functie krijgt. Een weg krijgt in de basis nooit meer dan één functie. De functie van een weg vormt een drie-eenheid met de vormgeving en het gebruik van de weg. De wegcategorie moet vervolgens herkenbaar zijn op grond van het wegontwerp (vorm volgt functie). Hiermee wordt de basis gelegd voor een verkeersveilige inrichting.

Snelheidslimiet passend bij de vorm, functie en gebruik van de weg

Voor alle wegen geldt dat de vorm, de functie en gebruik op elkaar moeten zijn afgestemd. Wegen waar dit mis gaat, zijn de 'grijze wegen': wegen waar zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie van betekenis is. Voor deze grijze wegen moet een keuze gemaakt worden hoe vorm, functie en gebruik op elkaar worden afgestemd;

- Keuze voor de verkeersfunctie, met als consequentie het herinrichten van de weg als een veilige GOW50 met fietsers op een vrij liggend fietspad.
- Keuze voor de verblijfsfunctie, met als consequentie de snelheid terugbrengen naar 30km/u. Doorgaans zijn ook daarvoor aanpassingen aan de inrichting nodig. Ook als veilige herinrichting niet ruimtelijk inpasbaar is of als dat om andere redenen niet mogelijk is, dan kan de snelheid teruggebracht worden naar 30km/u. Voor drukke wegen wordt de GOW30 gekozen, voor wegen die rustig zijn of rustig kunnen worden gemaakt, wordt de ETW30 gekozen.
- Nieuwe wegen met een verkeersfunctie worden zodanig ontworpen dat ze veilig bij 50km/u kunnen functioneren, onder andere met vrij-liggende fietspaden.

Bij het bepalen van de snelheidslimieten hanteren wij zoveel als mogelijk de bestaande afweegkaders.

Verkeer zoveel mogelijk over de wegen die daarvoor toegerust zijn
Verkeersveiligheid is erbij gebaat om verkeer zoveel mogelijk over wegen te leiden die daar ook voor toegerust zijn. Zo zijn erven (voorheen: woonerven) en woonstraten in 30km/u zones niet toegerust voor hoge intensiteiten gemotoriseerd verkeer; gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen moeten daar wel op toegerust zijn. Ook moet zoekgedrag worden vermeden. Bewegwijzering (zie 5.3.6.2) kan daarbij helpen.

OV-routes, agrarische routes en hoofdfietsroutes structureel opnemen in de wegcategorisering
Het is zowel in het belang van het openbaar vervoer (OV) als van verkeersveiligheid om de OV-routes op te nemen in de wegcategorisering als – bij voorkeur – 50 km/uur wegen. Ideaal is als OV over vrij-liggende infrastructuur kan rijden (busbanen of busstroken), maar dit zal lang niet altijd mogelijk zijn. OV wordt zoveel mogelijk over wegen met een verkeersfunctie geleid en liever niet door verblijfsgebieden. Ook dit is niet altijd mogelijk met het oog op fijnmazigheid, waarbij wij haltes op zo dichtmogelijke afstand van woningen en voorzieningen willen hebben. Met het oog op veilig in- en uitstappen moeten de haltes veilige oversteekplaatsen hebben en ook de routes naar de haltes moeten veilig en toegankelijk zijn voor voetgangers en fietsers.

Agrarische routes vragen specifieke eisen aan de wegen waar ze op rijden, maar ook in de interactie met overig verkeer. Met name in relatie tot kwetsbare verkeersdeelnemers. Door hier in de wegcategorisering rekening te houden zorgen wij dat zowel voor de bestuurders van de agrarische routes als voor het overige verkeer dat er veilige routes ontstaan.

De hoofdroutes fiets worden ook opgenomen in de wegcategorisering, met het oog op de kruispunten met gebiedsontsluitingswegen en busbanen. Dit zijn de plekken waar potentieel ernstige conflicten kunnen ontstaan. Op die punten is bijzondere aandacht voor vormgeving en veiligheid van de kruispunten nodig.

Soms is 30km/u nog steeds te snel
De ambitie is gericht op nul slachtoffers in 2050. Het gaat dan zowel om verkeersdoden als verkeersgewonden. Nu is bij 30km/u de kans op verkeersdoden gering, maar verkeersgewonden niet. Dat betekent dat op plekken waar veel voetgangers en fietsers de ruimte moeten delen met gemotoriseerd verkeer de snelheid van 30km/u nog te hoog kan zijn. Denk bijvoorbeeld aan:

- Woonstraten waar geen trottoir aanwezig is
- Centrumgebieden met veel oversteek bewegingen
- In schoolzones
- Op parkeerplaatsen parkeerterreinen

Op dergelijke plekken kan een adviessnelheid van 10km/u of 15km/u afgegeven worden of kan een (woon)erf worden ingesteld.

5.1.2 Gedragsmaatregelen
(Inter)nationaal onderzoek laat zien dat vrijwel alle verkeersongevallen (> 90%) – mede - door menselijk gedrag ontstaan. Verkeersveiligheid is een complex samenspel van verschillende factoren. Infrastructuur, snelheden, voertuigkenmerken, weersomstandigheden, het speelt allemaal een rol. Toch zijn vrijwel alle verkeersongevallen te herleiden tot één gemeenschappelijke factor: menselijk gedrag. Soms gaat het om riskant verkeersgedrag, zoals rijden onder invloed, (forse) snelheidsovertredingen, smartphonegebruik en door rood rijden. Maar ook stuurfouten, vermoeidheid of afleiding kunnen leiden tot ongevallen. Daarom willen wij ook nadrukkelijk inzetten op gedragsbeïnvloeding. Gedragsbeïnvloeding kan door middel van bestraffen (denk aan een flitspaal die beboet als je te hard rijdt), maar ook door belonen (smiley die glimlacht als je aan de snelheid houdt). Met name het positief beïnvloeden willen wij meer inzetten. Dit wordt ook wel ‘nudging’ genoemd.

Voor kinderen is een ouder belangrijk als rolmodel. De basis voor verkeersgedrag wordt door de ouders gelegd, wanneer ze samen aan het verkeer deelnemen. Kinderen moeten zodoende op een veilige manier leren om zelfstandig deel te nemen aan het verkeer, samen met hun ouders.

5.1.2.1 Inzet op verkeerseducatie
De Vervoerregio Amsterdam verzorgt verkeerseducatie waaronder de landelijke gedragsbeïnvloedingscampagnes voor Haarlemmermeer. De Vervoerregio Amsterdam richt zich hierbij vooral op de momenten wanneer mensen veranderen van vervoermiddel, of wanneer de dagelijkse route verandert. Dit zijn de ‘risicovolle momenten in de verkeersloopbaan’, die extra oplettendheid en nieuwe routines vragen.

De verkeerseducatieprogramma's zijn bestemd voor jong en oud en voorzien in 'permanente verkeerseducatie'. Zo zijn er educatieprogramma's op maat voor schoolkinderen tot 18 jaar en voor beginnende bestuurders en volwassenen. Doel hiervan is vooral preventief: helpen voorkomen dat mensen slachtoffer worden van een ernstig verkeersongeval.

Voor basisscholen zijn er educatiepakketten beschikbaar die gericht zijn om een bepaald gedrag uit te lokken. Dit zijn met name de "op voeten en fietsen naar school"-campagne en de "Week van het Verkeer". Bij het eerste educatiepakket wordt er op ludieke wijze de kinderen een week lang gestimuleerd om hun ouders te bewegen om lopend en fietsend naar school te gaan. De tweede is een themaweek waar in ieder jaar een week lang op leuke, actieve en informatieve wijze met leerlingen tot het juiste verkeersgedrag te komen. Dit door middel van bewustwording van het eigen gedrag, het activeren van scholen en ouders/verzorgers en het stimuleren van samenwerken aan een verkeersveilige omgeving.

Wij willen samen met Verkeer en Meer onderzoeken of wij jaarlijks een schoolbreng-challenge kunnen organiseren. Hierin strijden basisscholen tegen elkaar wie gedurende de week het hoogste percentage of hoogst aantal leerlingen heeft die lopend of fietsend zijn gekomen. Deze school wint dan een prijs. Dit naar voorbeeld van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROVZH). In de Week van het Verkeer 2025 organiseren wij voor het eerst een dergelijke wedstrijd.

5.1.2.2 Meer en specifieke lokale campagnes

Bij de Vervoerregio Amsterdam is ruimte gekomen om invulling te geven aan lokale campagnes. Die lokale campagnes sluiten idealiter aan op landelijke campagnes en op de lokale situatie in Haarlemmermeer. Elk jaar wordt er gekeken naar een thema voor de lokale campagnes dat jaar. Onderwerpen voor de lokale gedragsbeïnvloedings-campagnes worden gekozen op grond van risico in het verkeer. Campagnes zijn erop gericht om de hoogste risico's in het verkeer, zoals die voortvloeien uit gedrag, aan te pakken. Dat biedt de mogelijkheid om af te stemmen op het risico-gestuurd werken van handhaving.

Lokale campagnes hebben een positieve insteek, gericht op het bekrachtigen van het gewenste gedrag en campagnes slaan de brug tussen objectieve en subjectieve onveiligheid, waardoor risicoperceptie verbetert. Immers, informeel leren en subjectieve veiligheid zijn krachtige gedragsbeïnvloeders. Bij de lokale campagnes wordt – zo mogelijk – gebruik gemaakt van momenten waarop het leven verandert (bijvoorbeeld het ophalen van het eerst rijbewijs) of wanneer routegedrag doorbroken wordt (bijvoorbeeld wanneer expats zich vestigen in Haarlemmermeer). Want op deze momenten kan nieuw gewoontegedrag ontstaan. Een eerste aanzet voor een meer lokale campagne is het combineren van de regionale Met Elkaar Overweg-campagne met bewustwording over landbouwverkeer op onze wegen. Hier zijn wij in 2024 mee gestart en de eerste ervaringen zijn positief (zie figuur 9).



figuur 9: Poster van de regionale "Met elkaar overweg"-campagne gecombineerd met bewustwording over landbouwverkeer op onze polderlinten

5.1.3 Handhavingsmaatregelen

Handhaving is altijd het sluitstuk op een effectieve inrichting, en is pas aan de orde als educatie en wegontwerp onvoldoende oplossing bieden. Hierin speelt mee dat er een tekort aan capaciteit is bij politie en bij gemeentelijke handhavers. Daar komt nog bij dat gemeentelijke handhavers beperkte bevoegdheden hebben als het gaat om (rijdend) verkeer. Goed overleg tussen politie en de gemeente als wegbeheerder is daarom het uitgangspunt: beide organisaties werken inmiddels risico-gestuurd.

5.1.3.1 Verkeershandhavingsplan

Sinds 2016 zijn landelijk door het Openbaar Ministerie prioriteiten voor verkeershandhaving gesteld. Deze worden de VARAS feiten genoemd;

- **V**erkeersveelplegers;

- **A**fleiding in het verkeer;
- **R**oodlichtnegatie;
- **A**lcohol en drugsgebruik achter het stuur;
- **S**nelheid;

De laatste jaren zien wij dat capaciteit bij politie ontbreekt om veel focus op de VARAS handhaving te hebben. Gemeenten hebben wensen om verschillende taken ook door gemeentelijke handhavers (BOA's) uit te laten voeren, echter zien wij ook daar steeds meer knelpunten in capaciteit ontstaan tegenover het aantal taken. Vanuit verkeersveiligheid, handhaving en politie wordt de laatste jaren steeds meer risico-gestuurd gewerkt. Voor de uitoefening van de nieuwe bevoegdheden die inmiddels zijn toegekend aan onze BOA's voor de handhaving van (kleine) verkeersovertredingen treffen wij een handhavingsarrangement met de politie. Daarbij is de prioritering voor de inzet van onze BOA's, zoals wij die hebben vastgesteld, richtinggevend. Om hier vanuit verkeersveiligheid gerichte acties aan te koppelen, willen wij de handen ineenslaan en in navolging van onder andere Amsterdam een jaarlijks verkeershandhavingsplan opstellen.

In een verkeershandhavingsplan wordt – gericht voor het komende jaar – keuzes gemaakt op welk moment, op welk thema (en soms ook op welke locaties) de focus wordt gelegd op verkeershandhaving. Dit kan zijn op een bepaald thema gedurende het hele jaar of inzet op bepaalde momenten, zoals rondom landelijke/regionale campagnes of evenementen. Op deze manier kan de inzet gemanaged worden en voor alle partijen behapbaar zijn. Een verkeershandhavingsplan kan heel uitgebreid zijn, maar ook een basisdocument van maximaal 2 A4'tjes waarin de partijen de inzet voor het komende jaar op verkeersveiligheid vastleggen. Onze inzet is een plan in de vorm van dit laatste. Dit plan wordt dan in de Driehoek ter bespreking voorgelegd.

In de Nota Prioritering Handhaving (10857811) is door de gemeenteraad vastgesteld dat overlast rijdend verkeer onder prioriteit 3 wordt geschaard. Dat betekent dat voor gemeentelijke handhavers handhaving hierop enkel uitgevoerd wordt als daar voldoende restcapaciteit beschikbaar voor is. Wij kunnen daardoor niet verwachten dat de politie wél capaciteit vrijmaakt. Het voorgestelde verkeershandhavingsplan kan daarom als hulpmiddel dienen om binnen de beperkte capaciteit van zowel politie als gemeentelijke handhavers gerichte acties uit te voeren.

5.1.3.2 Alcohol en drugs

Het rijden onder invloed van alcohol en drugs neemt toe, waarbij Noord-Holland binnen het landelijk beeld negatief opvalt. Rijden onder invloed is niet voor niets een van de negen beleidsthema's van zowel het SPV2030 en RAV2030. Om rijden onder invloed verder aan te pakken heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat begin 2024 een programmaplan gelanceerd. De nadruk ligt daarbij op een integrale aanpak vanuit verschillende beleidsterreinen met zowel preventieve als repressieve maatregelen. Dit is niet alleen landelijk nodig, maar geldt ook voor gemeenten en regio's. Denk hierbij aan domeinen als openbare orde en veiligheid, gezondheid, welzijn en vergunningen (bijvoorbeeld voor horeca en festivals). In het eerdergenoemde verkeershandhavingsplan zal dit een plek krijgen.

5.2 Aanpak veiligheid voor risicogroepen

5.2.1 Risicogroep Fietser 12 tot 17 jaar

5.2.1.1 Infrastructuurmaatregelen

Veilige schoolroutes

Voor deze risicogroep vinden wij dat de nadruk moet liggen op het veiliger maken van schoolroutes naast enkel het veiliger maken van schoolomgevingen. Onderdeel van de oplossingsrichtingen uit de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681) is een aanpak voor veilige schoolroutes.

Uitgangspunt bij schoolroutes is dat er veilig wordt gemengd – of als er voldoende ruimte is – een voldoende breed fietspad en verkeersveilige oversteken worden gerealiseerd. Wij zetten in op het realiseren van kwalitatieve, veilige en directe fietsverbindingen tussen wijken waar veel kinderen wonen en scholen staan. De routes bepalen wij in overleg met scholen, scholieren en ouders/verzorgers. Ook de schoolroutekaart die bij Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam beschikbaar is zullen wij hierbij ter hand nemen. Wij zullen hierin samen optrekken met de uitvoering van het Fietsplan Haarlemmermeer (10833380).

Fietspaden voldoende breed en herkenbaar

Voor de een is de fiets een middel om zo snel mogelijk van A naar B te komen, voor de ander is fietsen vooral een sociale activiteit of een ontspanningsmoment. Door dit soort verschillende motieven is het gedrag van fietsers divers. Daarnaast komen er steeds meer soorten fiets bij. De steeds groter wordende diversiteit aan fietsen en bromfietsachtigen geeft steeds meer mensen de mogelijkheid om zich per fiets te verplaatsen. Een bijkomend effect is dat de snelheden op fietspaden steeds meer uit elkaar komen te liggen. Daarnaast loopt het gewicht en de breedte

van de typen vervoersmiddelen die toegestaan zijn op het fietspad steeds verder uiteen. Dat heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid. Daarom worden voldoende brede fietspaden die rekening houden met toekomstige ontwikkelingen steeds belangrijker. In onze gemeente worden ook op veel plaatsen voetgangers en fietsers gecombineerd (met name op polderlinten). Dit vraagt om extra breedte of het splitsen van de verkeersvoorzieningen.

In het Fietsplan Haarlemmermeer is opgenomen dat plekken waar de fietsinfrastructuur op dit moment als te smal wordt ervaren, verder worden onderzocht op de verschillende mogelijkheden tot verbreding. Waar het niet mogelijk is om een fietspad te verbreden, wordt onderzocht hoe op de straten veilig kan worden gemengd met autoverkeer. Onverplichte fietspaden kunnen een uitkomst bieden op straten waar al wel een fietspad aanwezig is dat niet kan worden verbreed. Hierdoor is er voor de langzamere fietsers nog een aparte ruimte, terwijl snellere fietsers gebruik maken van de rijbaan. Het Actieplan Verkeersveiligheid onderschrijft de plannen en maatregelen die in het Fietsplan Haarlemmermeer worden voorgesteld.

Daarnaast heeft de Vervoerregio Amsterdam in 2024 een Programma Veilige Fietspaden opgesteld om gezamenlijk met wegbeheerders te kijken waar meekoppelkansen ontstaan bij onderhoud om fietspaden veiliger te maken en te verbreden. Wij stellen voor om ook dit programma te gebruiken voor het veiliger maken van de routes voor deze risicodoelgroep.

5.2.1.2 Gedragsmaatregelen

Voor deze groep geldt dat een goed gevulde rugzak op jongere leeftijd bepalend kan zijn voor de kennis en kunde op latere leeftijd. Daarom willen wij blijvend inzetten op verkeerseducatie op basisscholen.

Wij ondersteunen de regionale oproep om helmgebruik bij kwetsbare doelgroepen te stimuleren. Voor het stimuleren van fietshelmen verwijzen wij naar paragraaf 5.2.2.2. Daarnaast zijn wij ook voorstander van bijvoorbeeld een helmplicht op bijzondere elektrische fietsen, zoals Fatbikes. Ook hierin onderschrijven wij de oproep die onder andere Vervoerregio Amsterdam doet richting het Rijk.

5.2.2 Risicogroep Fietser 50+ jaar

5.2.2.1 Infrastructuurmaatregelen

Vergevingsgezind wegontwerp

Voor deze doelgroep is het van essentieel belang dat fietspaden op een dusdanige manier worden vormgegeven dat als zij een fout maken daar niet meteen voor afgestraft worden door letsel op te lopen. Daarmee kunnen enkelvoudige fietsongevallen worden voorkomen. Ook vanuit het Fietsplan is dit een belangrijk aandachtspunt.



Figuur 10: Voorbeeld van toepassing van afgeschuinde trottoirbanden bij het fietspad op het Raadhuisplein in Hoofddorp.

Voorheen werd dit vaak seniorenproof wegontwerp genoemd, maar omdat ook andere doelgroepen hier baat bij hebben is vergevingsgezind wegontwerp een betere benaming. Vanuit vergevingsgezind wegontwerp voor fietspaden streven wij naar dat;

- Wij op alle hoofdfietsroutes afgeschuinde trottoirbanden toepassen;
- Er voldoende uitwijkruimte is naast het fietspad (obstakelvrije afstand voldoende groot);
- Duidelijke as-markering wordt toegepast bij tweerichtingsfietspaden;
- Kantmarkering toepassen daar waar het verloop van het fietspad afwijkt, bijvoorbeeld bij het afbuigen rond een bushalte, en in bochten waar geen verlichting aanwezig is;
- Verwijderen van fietspaaltjes daar waar mogelijk. Daar waar ze niet weg kunnen moeten ze duidelijk zichtbaar zijn en goed ingelijnd zijn met – indien mogelijk – ribbelmarkering;
- (te) Krappe bochtstralen worden voorkomen;
- Binnen de bebouwde kom (brom)fietspaden goed verlicht zijn met bij voorkeur directe verlichting;
- Buiten de bebouwde kom (brom)fietspaden verlicht zijn daar waar mogelijk, anders voorzien van reflecterende markering. Eventueel kunnen innovatieve toepassingen als LED-lichten in het fietspad of LaneVision worden toegepast

Deze eisenset zullen wij – daar waar dit nog niet van toepassing is – verwerken bij de eerstvolgende update van de LIOR.

Ook voor deze risicogroep stellen wij voor om het Programma Veilige Fietspaden van de Vervoerregio Amsterdam te gebruiken voor het veiliger maken van de belangrijkste routes voor deze risicodoelgroep.

5.2.2.2 Gedragsmaatregelen

Stimuleren gebruik fietshelmen

Steeds vaker stapt de risicogroep 50+ jaar op snellere fietsvormen. De meest voorkomende snellere fietsvorm is de e-bike (de elektrische fiets). Deze gaat niet harder dan 25km/u (of de elektrische ondersteuning stopt bij 25km/u). Bij deze fietsen is er geen helmplicht. Dit geldt voor zowel reguliere e-bikes als de zogenaamde Fatbikes. Racefietsers kennen overigens ook geen helmplicht, tenzij zij in wedstrijdverband rijden. Een helmplicht bestaat wel voor bromfietsachtigen zoals de speedpedelec.

Uit onderzoek is gebleken dat het dragen van een helm op snellere type fietsen de kans op hersenletsel met 33% verlaagt en de kans op hoofdletsel 62% lager is [VeiligheidNL]. Dit geldt met name voor de leeftijdsgroep 65+ jaar die steeds langer mobiel blijft. Maar ook de jongeren die steeds vaker op een Fatbike te zien zijn lopen steeds vaker hoofdletsel op door met name eenzijdige ongevallen. Daarbij is hoofdletsel nog te genezen, maar hersenletsel is onomkeerbaar.

Tegelijkertijd wijst onderzoek in Nederland uit dat het draagvlak voor een helm op de fiets veel lager is dan in andere landen (slechts 4 op de 10) en jaarlijks ook verder afneemt [Interpolis]. Uit de meeste onderzoeken blijkt ook dat een helmplicht voor de fiets zal leiden tot een grotere drempel voor fietsgebruik en dat deze mensen dan eerder overstappen naar een bromfiets of zelfs naar de auto. De gezondheidswinst van het blijven fietsen is groter dan de gezondheidswinst bij een afname van fietsongevallen. Daarom lijkt een algemene helmplicht voor fietsers in Nederland niet haalbaar.

Omdat het dragen van een helm wel substantieel effect heeft in met name ongevalspreventie bij eenzijdige ongevallen willen wij het dragen van een fietshelm stimuleren. Daarbij richten wij ons in eerste instantie op de oudere en de jongere doelgroep; de meest kwetsbaren op een e-bike.
Om deze stimulering vorm te geven willen wij ieder jaar 100 vouchers beschikbaar stellen voor inwoners om 50% korting (met een maximum van € 50,-) te krijgen op een fietshelm. Voorwaarde die wij stellen is dat;

- de fietshelm bij een van de aangesloten fietswinkels in Haarlemmermeer aangeschaft wordt;
- de fietshelm voldoet aan de Europese norm voor veilige fietshelmen (EN-1078);
- er maar een aanvraag per inwoner per vijf jaar gedaan mag worden.

Hoewel wij met name hopen dat de oudere en jongere doelgroep gebruik maken van deze mogelijkheid, zullen de vouchers voor iedere inwoner aan te vragen zijn.

Doortrappen-campagne

Sinds 2020 is Haarlemmermeer een van de gemeenten die deelneemt aan het Programma Doortrappen. Dit is een landelijk initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en heeft de ambitie dat ouderen zo lang mogelijk veilig en met plezier blijven fietsen. Het is daarmee zowel een verkeersveiligheidsmaatregel, als een sociaal en welzijnsmaatregel. Wij onderschrijven dit programma en zetten het graag voort. Op dit moment is er ondersteuning van een externe coördinator die vergoed wordt door de Vervoerregio Amsterdam. Dit is in 2023 met minimaal anderhalf jaar verlengd. Het is de bedoeling dat deelnemende gemeenten vervolgens het programma inbedden in de eigen organisatie en een eigen coördinator aanstellen. Tot nu toe hebben wij – met name bij het organiseren van evenementen – extra ondersteuning gehad van Team Sportservice Haarlemmermeer. Echter hebben zij al aangegeven wel die ondersteuning te kunnen blijven bieden, maar geen coördinatierol op zich te kunnen nemen. Wij zullen daarom na vaststelling van dit actieplan onderzoeken of de rol van lokale coördinator intern kan worden belegd binnen de bestaande formatie of dat hier mogelijk extra formatie voor nodig is.

5.2.3 Risicogroep Bromfietser 16-24 jaar

5.2.3.1 Infrastructuurmaatregelen

Veilige bromfietsroutes

Voor deze risicogroep is het van belang dat er goede, veilige en logische routes in het netwerk zijn. Deze groep bestaat naast de traditionele bromfiets- en scootergebruikers ook uit maaltijdbezorgers, pakketbezorgers en in mindere mate speedpedelec-gebruikers. Dat betekent dat de diversiteit van voertuigen en de spreiding van snelheden op fietspaden en (brom-)fietspaden toeneemt. Wij volgen hierbij het Fietsplan dat met name op schoolroutes de (brom)fietspaden ‘voldoende breed’ moeten zijn of worden.

In het Fietsplan is al een afwegingskader opgenomen waarmee de plaats van de speedpedelec wordt geregeld. De speedpedelec is een bestaand type fiets met elektrische hulpmotor in de categorie brommerachtigen.
Het Rijk werkt momenteel aan een kader voor deze en nieuwe brommerachtigen, zoals lichte elektrische voertuigen (kortweg: LEV). Wij volgen dit LEV-kader nauwlettend en zullen de resultaten hiervan verwerken in toekomstige updates van de LIOR en wegcategoriseringsplannen.

In de basis blijven wij de landelijke lijn volgen dat binnen de bebouwde kom de bromfiets op de rijbaan met het verkeer mee rijdt en buiten de bebouwde kom op het bromfietspad. Het actieplan onderschrijft daarbij de punten die genoemd worden in het fietsplan:
- Van solitaire fietspaden onderzoeken wij of het mogelijk is deze aan te wijzen als (brom)fietspad;
- Waar het niet mogelijk is om van solitaire fietspaden een (brom)fietspad te maken, overwegen wij speedpedelecs met een onderbord toe te staan;
- Doorsteekjes ter hoogte van zijstraten in parallelwegen en fietsstraten zullen wij aanmerken als (brom)fietspad; Dit betekent dat brommers en speedpedelecs kunnen kiezen om of de parallelweg te volgen of om op de hoofdrijbaan te rijden.
- Voor fietspaden naast de rijbaan hanteren wij het afwegingskader voor speedpedelecs;
- Wij gaan onderzoek doen naar aanvullende (brom-)fietsroute Nieuw-Vennep om de maaswijdte te verkleinen;
- Wij doen een pilot op de IJweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep of bromfietsen daar alsnog niet – veilig – op de weg mee kunnen rijden.

Daarnaast geldt ook voor deze groep het belang van een vergevingsgezind wegontwerp, zoals geformuleerd onder 5.2.2.1.

Pilot IJweg
In het kader van veilige bromfietsroutes willen wij een pilot uitvoeren op de IJweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Dit is een vrij smal bromfietspad langs een polderlint die veel gebruikt wordt door scholieren, omdat het (in)direct drie middelbare scholen met elkaar verbindt; Fioretti College in Lisse, Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep en beide locaties van het Haarlemmermeer Lyceum in Hoofddorp.



Figuur 11: IJweg tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp waar wij een pilot willen houden.

Omdat de IJweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep buiten de bebouwde kom ligt rijdt de bromfietser op het fietspad. In het verleden is meerdere keren geopperd om de bromfiets op de rijbaan mee te laten rijden. Dit werd meermaals afgewezen om verkeersveiligheidsredenen, omdat;
- de IJweg hier 2 kilometer lang een kaarsrecht en vrij open profiel heeft;
- het buiten de bebouwde kom ongebruikelijk is om bromfiets op de rijbaan te laten rijden als er een vrij-liggend fietspad aanwezig is;
- de V85-snelheid op de IJweg hier 70km/u bedraagt met gemeten pieksnelheden van tegen de 100km/u.

Daar waar voorheen met name ongevallen gebeurden tussen afslaand verkeer en (brom)fietsverkeer, zien wij steeds vaker ongevallen op het bromfietspad tussen (brom)fietsen onderling, vanwege de toegenomen drukte in relatie tot de beperkte breedte van het bromfietspad. In de afgelopen drie jaar zijn er 12 ongevallen gebeurd op dit deel van de IJweg. In vier gevallen was specifiek een bromfietsbestuurder tussen de 16 en 24 jaar bij betrokken. Dat is 1/3^{e} van de ongevallen. Alleen op de Beursplein zien wij een soortgelijk aandeel. Om deze redenen is de aanleiding nu anders dan voorheen.

Wij willen daarom in 2025 middels een pilot voorwaarden scheppen om gedurende een bepaalde periode op een veilige manier bromfietsers op de rijbaan toe te staan. Op basis van de ervaringen die wij dan opdoen kunnen wij besluiten dit wel/niet permanent in te voeren. Omdat wij meerdere soortgelijke situaties hebben in onze gemeentes kunnen deze ervaringen van deze pilot nadien mogelijk ook op andere locaties worden toegepast.

5.2.3.2 Gedragsmaatregelen

Deze doelgroep is het lastigst te bereiken als het gaat om gedrag. Zij zijn veel gevoeliger voor groepsdruk en zoeken heel erg naar acceptatie [Nederlands Jeugdinstituut]. Daarom moeten wij deze doelgroep vooral bereiken daar waar zij in groepsverband aanwezig zijn in plaats van hen individueel op hun gedrag aanspreken.

Wij willen daarom de mogelijkheden van verkeerslessen van Verkeer & Meer voor het voortgezet onderwijs en praktijkonderwijs beter onder de aandacht van de scholen brengen. Vanuit de methode TotallyTraffic bieden zij kant en klare methodes voor deze leeftijdsgroepen die door de eigen docent digitaal gegeven kunnen worden. Voor deze doelgroep zijn de volgende modules bijzonder relevant:

- Onderbouw: Rijden in groepen, school-thuis route en opfrissen verkeerskennis
- Bovenbouw: Alcohol en drugs en de jonge bestuurder (met nadruk op brommer)

Daarnaast is sinds 2024 een nieuwe landelijke campagne voor e-bikes die zich met name tegen het opvoeren van e-bikes, zoals Fatbikes, richt. Deze zullen wij ook extra benadrukken in onze gemeente, net als de regionale Met Elkaar Overweg-campagne.

5.2.3.3 Handhavingsmaatregelen

Een van de verkeersveiligheidsproblemen die wij bij deze groep zien dat gaat over het rijden op opgevoerde bromfietsen en Fatbikes.

In het onder 5.1.3.1 genoemde verkeershandhavingsplan zullen wij samen met de handhavingsinstanties onderzoeken of gerichte rollerbankacties gedurende het jaar mogelijk zijn. In de loop van 2024 is er ook de beschikbaarheid van een nieuw type rollerbank gekomen bij de politie die óók (opgevoerde) e-bikes en Fatbikes kan controleren naast de bromfiets.

5.3 Aanpak veiligheid bij risicosituaties

5.3.1 Aanpak knelpunten en hotspots

De traditionele manier van verkeersveiligheid kijkt naar locaties waar veel ongevallen gebeuren. In het SPV2030 is de ambitie opgenomen om vooral ook te kijken naar wegen waar misschien nog niet veel ongevallen gebeuren, maar waar de kans op een ongeval substantieel aanwezig is. Ook gebeuren ongevallen inmiddels zo verspreid in onze gemeente dat ongevalslocaties (hotspots) een steeds kleiner aandeel zijn van het totaal aantal ongevallen. Daarmee verandert de aanpak meer naar ongevallen voorkomen (preventief) in plaats van enkel het aanpakken van locaties waar al ongevallen plaatsvinden (reactief). In dit actieplan combineren wij de traditionele ongevallenbenadering met de risicobenadering en lokale kennis.

5.3.1.1 Risico-gestuurde aanpak

Bij de risico-gestuurde aanpak kijken wij naar wat er mis kan gaan op een locatie, nog los van de vraag of het al eens mis is gegaan.

Tussen 2019 en 2022 is in samenwerking met Vervoerregio Amsterdam en nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek SWOV een scan gedaan naar de 20% potentieel meest onveilige 50km/u-wegen in de deelnemende Vervoerregio Amsterdam-gemeenten. Daarbij diende Haarlemmermeer als een van de vijf pilot-gemeenten. Uit deze scan zijn 14 wegvakken naar voren gekomen, waarvan de kans op een ongeval het grootst was op basis van het aantal ongevallen en ziekenhuisopnamen uit het verleden, verrekend met de lengte van de weg.

De wegen die hieruit kwamen zijn vervolgens langs een toetsingskader gelegd; de risico-indicator ‘Voldoende Veilige Wegen’ van het Kennisnetwerk SPV. Hierbij konden de wegen een maximumscore van 600 behalen. Hoe hoger de score, hoe beter een weg voldeed aan de optimale inrichting. In de tabel hieronder is de score per wegvak te zien voor de wegen in Haarlemmermeer. Daarbij is in groen aangegeven alle wegen die beter dan 75% scoren en in rood alle wegen die slechter dan 50% scoren:

Weg	K1	K2	K3	K4	K5	K6	Totaal-score	% van maximale score
Waddenweg, Hoofddorp	94	100	100	18	38	100	450	75,0%
Burgemeester Pabstlaan, Hoofddorp	100	96	80	41	23	100	440	73,3%
Altenburg, Hoofdorp	100	96	0	62	100	69	427	71,2%

Weg	K1	K2	K3	K4	K5	K6	Totaal-score	% van maximale score
Graan voor Visch (Weg A), Hoofddorp	100	68	86	27	33	91	405	67,5%
Deltaweg, Hoofddorp	100	97	70	14	25	80	386	64,3%
Paxlaan, Hoofddorp	100	100	0	25	62	92	379	63,2%
Westerdreef, Nieuw-Vennep	100	100	0	34	38	100	372	62,0%
Kruisweg, Hoofddorp/Rozenburg	100	88	31	23	26	89	357	59,5%
Asserweg, Hoofddorp	100	100	12	19	45	75	351	58,5%
Venneperweg, Nieuw-Vennep	100	100	10	35	33	66	344	57,3%
Beechavenue, Rozenburg	100	100	0	29	29	62	320	53,3%
Bennebroekerweg, Hoofddorp	100	100	6	19	28	67	320	53,3%
Oranje Nassaustraat, Halfweg	100	60	0	40	47	70	317	52,8%
Van Heuven Goedhartlaan, Hoofddorp	100	98	0	50	63	4	315	52,5%
Polarisavenue, Hoofddorp	100	100	0	14	57	23	294	49,0%
Taurusavenue, Hoofddorp	100	100	14	15	21	0	250	41,7%
Sloterweg, Badhoevedorp	20	78	25	14	4	25	166	27,7%
Burg. Amersfoordtlaan, Badhoevedorp	8	50	67	3	6	29	163	27,2%

K1 (Kenmerk 1): Is er een rijrichtingscheiding aanwezig?
K2 (Kenmerk 2): Zijn er geen parkeerplaatsen aanwezig op of naast de rijbaan?
K3 (Kenmerk 3): Is een kruising met erftoegangswegen uitgevoerd als uitritconstructie?
K4 (Kenmerk 4): Zijn er oversteekvoorzieningen voor voetgangers aanwezig bij kruisingen?
K5 (Kenmerk 5): Zijn er oversteekvoorzieningen voor fietsers aanwezig bij kruisingen?
K6 (Kenmerk 6): Rijdt de fiets niet en bromfiets wel op de rijbaan?

Per kenmerk is door SWOV geïnventariseerd op hoeveel procent van de totale weg (of kruispunt) een kenmerk aanwezig is. Als er bijvoorbeeld geen parkeerplaatsen aanwezig zijn langs de gehele weg scoort deze 100% dus 100 punten.

Verschillende wegen in deze lijst staan al op de nominatie voor onderhoud of vallen binnen een gebiedsontwikkeling waar deze wegen in meegenomen kunnen worden. De hierboven genoemde risicowegen willen wij daarom zo veel als mogelijk via werk-met-werk oppakken. Daar waar dit niet mogelijk is, zal dit actieplan hier actie voor ondernemen. Hieronder is per risicoweg te lezen hoe wij dit willen aanpakken:

Locatie	Actie
Waddenweg	**Actieplan: QuickScan uitvoeren, focus op de oversteken**
Burgemeester Pabstlaan	Geen actie. Weg voldoet op belangrijkste punten en weinig ongevallen.
Altenburg	Is opgepakt vanuit knelpuntenaanpak 2023
Graan voor Visch (Weg A)	Beschouwen vanuit VSP Hoofddorp
Deltaweg	**Actieplan: QuickScan uitvoeren, focus op de oversteken**
Paxlaan	**Actieplan: Uitvoeren maatregelen studie scholencluster**
Westerdreef	Beschouwen vanuit Gebiedsontwikkeling Pionier-Bols
Kruisweg (Hoofddorp/Rozenburg)	Werk-met-werk Doorfietsroute Kruisweg te Rozenburg
Asserweg	**Actieplan: QuickScan uitvoeren**
Venneperweg	Beschouwen vanuit project Venneperweg (VSP Nieuw-Vennep)
Beechavenue	Geen actie, omgeving in ontwikkeling (Schiphol)
Bennebroekerweg	Beschouwen vanuit Gebiedsontwikkeling Victoriapark
Oranje Nassaustraat	Werk-met-werk met gepland groot onderhoud
Van Heuven Goedhartlaan	Beschouwen vanuit Gebiedsontwikkeling Spoorzone

Polarisavenue	Geen actie. Punten meenemen bij eerstvolgend onderhoud, kleine punten vanuit knelpuntenaanpak
Taurusavenue	Beschouwen vanuit Gebiedsontwikkeling Spoorzone
Sloterweg (50km-deel)	Beschouwen vanuit onderhoud Badhoevedorp en Tussenevaluatie VSP Badhoevedorp
Burgemeester Amersfoordtlaan	**Actieplan: Maatregelen mede afhankelijk van tussenevaluatie VSP Badhoevedorp**

Van de 18 locaties zijn er 9 locaties waar gebieds- of infrastructuurplannen voor bestaan waarbinnen deze locatie opgepakt kunnen worden. Voor één locatie geldt dat hier inmiddels al maatregelen zijn genomen. Voor 3 locaties is na nader onderzoek besloten dat hier voor nu geen actie noodzakelijk is. Daarmee blijven 5 locaties over die met dit Actieplan opgepakt zullen worden. Dat zijn de dikgedrukte locaties.

5.3.1.2 Hotspotaanpak

Bij de ongevallenbenadering kijken wij naar wat er mis is gaan op een locatie, nog los van de vraag of de kans op herhaling groot is. Als er bijvoorbeeld in een weg vier zelfde kruispunten liggen, dan is de kans dat een volgend ongeval weer op dezelfde plaats gebeurt 1:4. De kans is 3:4 dat een volgend ongeval op een van de andere drie kruispunten gebeurt.

De locaties waar al veel ongevallen plaatsvinden in onze gemeente pakken wij ook aan, de zogenaamde verkeersongevallenconcentraties (VOC). Deze locaties blijven onze aandacht houden. De gangbare term VOC vinden wij overigens een vrij technische term. Daarom willen wij met ingang van dit actieplan voortaan spreken over hotspots. Een hotspot is daarbij een locatie waar in drie opeenvolgende jaren 6 of meer ongevallen plaatsvinden.

Op dit moment – op basis van de cijfers van 2021 t/m 2023 – hebben wij 24 locaties op gemeentelijke wegen die voldoen aan de definitie van een hotspot. Deze zijn hieronder weergegeven met het aantal ongevallen en slachtoffers.

Hotspots gemeentelijke wegen Haarlemmermeer 2021 t/m 2023

	Kern	*Locatie*	*Wegvak/Kruising*	*Ongevallen*	*Gewonden*
1	Hoofddorp	Hoofdweg/Kruisweg/Raadhuislaan/Beursplein	Kruising (Rotonde)	30	12
2	Lijnden	Amsterdamse Baan(S106)/A9	Kruising	16	5
3	Rijsenhout	Aalsmeerderweg/Bennebroekerweg	Kruising	13	5
4	Nieuw-Vennep	Componistenweg/Operaweg/Venneperweg	Kruising (Rotonde)	11	6
5	Hoofddorp	Boslaan/Kruisweg	Kruising	11	4
6	Vijfhuizen	Hybrideweg/Spaarnwouderweg	Kruising	11	3
7	Hoofddorp	Kruisweg	tussen Beursplein & Paxlaan	11	3
8	Hoofddorp	Bennebroekerweg/Deltaweg	Kruising (Rotonde)	9	3
9	Hoofddorp	Burgemeester Pabstlaan/Paxlaan/Kruisweg	Kruising	8	0
10	Nieuw-Vennep	Händelplein	Parkeerterrein	8	0
11	Hoofddorp	Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef	Kruising	7	6
12	Hoofddorp	Bennebroekerweg/Biesheuvelstraat	Kruising	7	6
13	Hoofddorp	Bennebroekerweg/Hoofdweg	Kruising	7	2
14	Hoofddorp / Nieuw-Vennep	IJweg	tussen Bennebroekerweg & Noordelijke Randweg	7	2
15	Hoofddorp	Van Heuven Goedhartlaan/Graan voor Visch (Weg A)	Kruising	7	2
16	Hoofddorp	Gandhistraat/Lutulistraat/Paxlaan	Kruising	7	1
17	Hoofddorp	Kruisweg	tussen Draverslaan & Nieuweweg	6	4
18	Hoofddorp	Planetenweg/Van Heuven Goedhartlaan/Polarisavenue	Kruising	6	2

19	Nieuw-Vennep	Lucas Bolsstraat/Operaweg	Kruising (Rotonde)	6	2
20	Hoofddorp / Nieuw-Vennep	Bennebroekerweg/Rijnlanderweg	Kruising	6	1
21	Hoofddorp	Van Heuven-Goedhartlaan/Spoorlaan	Kruising	6	0
22	Hoofddorp	Kruisweg/Stationsweg	Kruising	6	0
23	Halfweg	N200/Dubbele Buurt/Oranje Nassaustraat	Kruising	6	0
24	Hoofddorp	Taurusavenue	Tussen station & Polarisavenue	6	0

De rotonde Beursplein is nog altijd een duidelijke nummer één. Daarbij zien wij dat het aantal ongevallen op de rotonde in 2023 ten opzichte van het jaar ervoor alleen al is verdubbeld en het aantal slachtoffers. Een duidelijke oorzaak is niet te herleiden, maar wij zien wel dat de recente ongevallen met name met snellere tweewielers hebben plaatsgevonden (e-bike, snorfiets en bromfiets).

De hierboven genoemde hotspotlocaties willen wij zo veel als mogelijk via werk-met-werk oppakken. Daar waar dit niet mogelijk is, zal dit actieplan aparte acties voorstellen. Hieronder is per hotspotlocatie te lezen hoe wij dit eventueel willen aanpakken.

Locatie	Actie
Beursplein	**Actieplan: rotonde beschouwen samen met VSP Hoofddorp en Gebiedsontwikkeling Stadscentrum Hoofddorp**
Amsterdamse Baan/A9	Beschouwen vanuit Gebiedsontwikkeling Badhoevedorp. **Actieplan: voor korte termijn onderzoeken of flitspaal mogelijk is.**
Aalsmeerderweg/Bennebroekerweg	Maatregelen uitgevoerd in 2022 en 2023, ongevallen nemen af, blijven monitoren
Rotonde Operaweg/Venneperweg	Beschouwen vanuit project Venneperweg (VSP Nieuw-Vennep)
Kruising Boslaan/Kruisweg	Beschouwen vanuit VSP Hoofddorp
Kruising Hybrideweg/Spaarnwouderweg	**Actieplan: QuickScan uitvoeren naar het kruispunt**
Kruisweg tussen Beursplein en Paxlaan	Beschouwen vanuit VSP Hoofddorp
Rotonde Deltaweg/Bennebroekerweg	**Actieplan: Veiliger maken van de fietsoversteek**
Kruising Paxlaan/Pabstlaan/Kruisweg	Beschouwen vanuit VSP Hoofddorp
Händelplein	Lijkt vooral parkeerschadeongevallen te zijn. Geen actie.
Kruising Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef	Werk-met-werk project Weg om de Zuid
Kruising Bennebroekerweg/Biesheuvelstraat	**Actieplan: QuickScan uitvoeren naar het kruispunt**
Kruising Bennebroekerweg/Hoofdweg	Beschouwen vanuit Zuidelijke Ontsluiting Hoofddorp
IJweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep	**Actieplan: Pilot met bromfiets op de rijbaan**
Kruising Van Heuven Goedhartlaan/Weg A Graan voor Visch	Beschouwen vanuit Gebiedsontwikkeling Spoorzone Hoofddorp
Kruising Lutulistraat/Paxlaan/Gandhistraat	**Actieplan: QuickScan uitvoeren naar het kruispunt**
Kruisweg tussen Draverslaan en Nieuweweg	Beschouwen vanuit Gebiedsontwikkeling Stadscentrum Hoofddorp
Kruising Van Heuven Goedhartlaan/Planetenweg/Polarisavenue	Beschouwen vanuit Gebiedsontwikkeling Hyde Park
Rotonde Lucas Bolsstraat/Operaweg	Werk-met-werk Gebiedsontwikkeling Pionier-Bols
Kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg	Werk-met-werk project Weg om de Zuid
Kruising Van Heuven Goedhartlaan/Spoorlaan	Beschouwen vanuit VSP Hoofddorp
Kruising Kruisweg/Stationsweg	Beschouwen vanuit VSP Hoofddorp
Kruising N200/Dubbele Buurt/Oranje Nassaustraat	**Actieplan: QuickScan uitvoeren naar het kruispunt**
Taurusavenue tussen station en Polarisavenue	**Actieplan: Verbeteren van geleiding rond de vijver.**

Van de 24 locaties zijn er 15 locaties waar gebieds- of infrastructuurplannen voor bestaan waarbinnen deze locaties opgepakt kunnen worden. Daarbij wordt voor één locatie onderzocht of er op de korte termijn een vaste flitspaal voor vermindering van ongevallen kan zorgen. Voor één andere locatie geldt dat hier in 2023 al maatregelen zijn genomen en dat de effecten nog zichtbaar moeten worden in de statistieken. Daarmee blijven 8 (+1) locaties over die met dit Actieplan opgepakt zullen worden. Dat zijn de dikgedrukte locaties.

5.3.1.3 Kleine verbeteringen, groot effect: knelpuntenaanpak verkeersveiligheid

Een complete reconstructie van een weg is niet altijd nodig. Soms volstaat een kleine aanpassing aan een wegontwerp. Denk aan markering of een oversteekvoorziening. Kleine aanpassingen zijn vooral aantrekkelijk vooruitlopend op groot onderhoud. Op die manier is het mogelijk om het bestaande wegontwerp beter te benutten ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Er is momenteel een jaarlijks budget voor deze kleine verbeteringen van 200.000 euro. De wens is om dit budget structureel met 50% op te hogen naar 300.000, juist omdat dit maatregelen zijn die voor bewoners en ondernemers goed zichtbaar zijn en gewaardeerd worden. Mede omdat deze maatregelen doorgaans ook snel kunnen worden doorgevoerd. Daarmee hebben ze ook een groot effect op de beleving van verkeersveiligheid. Soms kunnen wij hier ook cofinanciering voor krijgen van bijvoorbeeld de Vervoerregio Amsterdam als een knelpunt op een regionale route (auto of fiets) ligt. Voor ‘te lokale knelpunten’ is cofinanciering helaas niet mogelijk.

Verder gaan wij de knelpuntenlijst jaarlijks actualiseren vanuit input van de dorps- en wijkraden en vullen wij de knelpuntenlijst continu aan met meldingen uit het Meldingen Openbare Buitenruimte-systeem. Dit sluit aan bij de motie “Meldpunt Verkeersonveilige situaties” die de gemeenteraad op 11 april 2024 heeft aangenomen.

Na de brede communicatie rondom het meldpunt in de zomer van 2024 hebben wij een piek in reacties ontvangen. De rest van het jaar is het aantal meldingen redelijk vergelijkbaar met 2023 geweest. Ongeveer 90% van de meldingen gaan voornamelijk over kleine ergernissen, zoals tijdelijke blokkades van geparkeerde voertuigen of gladheidsmeldingen, beheersmatige zaken of gevoel van onveiligheid, zonder dat er een concreet probleem wordt gesignaleerd. Ongeveer 10% van de meldingen gaan over concrete situaties en locaties. Waar mogelijk worden ze meteen opgepakt. En anders worden ze op de knelpuntenlijst geplaatst om in de brede afweging te worden meegenomen.

5.3.1.4 Camerahandhaving

Vaste camera’s

Handhaving op 30km/u en 60km/u wegen is minimaal; deze wegen moeten op basis van landelijk beleid door middel van het wegontwerp zelfhandhavend zijn. Tegelijkertijd ontvangen wij hier de meeste meldingen van inwoners over verkeersgedrag. Ook de gemeenteraad heeft in de aangenomen motie “Veilig en flexibel bewegen door de kernen” van 18 juli 2024 te kennen gegeven dit belangrijk te vinden.

Flitspalen op 30km/u wegen zijn tot op heden nooit mogelijk geweest. Medio 2024 is hiervoor een proef gestart in Amsterdam in samenwerking met het Openbaar Ministerie. In december 2024 heeft het Openbaar Ministerie aangegeven dat de proef aanleiding geeft om onder voorwaarden flitscamera’s toe te staan op 30km/u gebiedsontsluitingswegen. Op dit moment zijn de voorwaarden en criteria hiervoor nog niet bekend gemaakt. Wij zullen deze in de gaten houden en indien mogelijk met het Openbaar Ministerie bespreken welke locaties in onze gemeente aanspraak kunnen maken.

Met betrekking tot vaste flitspalen stelt het Openbaar Ministerie strenge voorwaarden aan het plaatsen van flitspalen. Pas als aan alle voorwaarden wordt voldaan, dan wordt een aanvraag in behandeling genomen. Echter is dat nog geen garantie op goedkeuring en plaatsing. De eindafweging daarin wordt gedaan door het Openbaar Ministerie zelf. Wij sluiten ons aan bij de oproep van de Vervoerregio Amsterdam om ofwel de bevoegdheden van flitspalen over te hevelen naar gemeenten ofwel de criteria en toekenning van flitspaallocaties te versoepelen.

Het is belangrijk om te weten dat het opbouwen van een dossier voor de aanvraag van één flitspaal ongeveer een half jaar aan werk kost voor onze ambtelijke organisatie. Daarom willen wij de locaties zorgvuldig kiezen op basis van de beschikbare data en geen inzet plegen op locaties waarvan de inschatting is dat dit bij voorbaat onhaalbaar lijkt bij het Openbaar Ministerie.

Op basis van de huidige criteria van het Openbaar Ministerie zijn er in Haarlemmermeer geen locaties die 100% voldoen, maar waar een flitspaal wel kan bijdragen aan de verkeersveiligheid. Op basis van risicofactoren en ongevalscijfers willen wij de komende jaren daarom een dossier opbouwen voor de volgende locaties:

- Hoofddorp, Kruising Paxlaan/Kruisweg/Burgemeester Pabstlaan
- Hoofddorp, Kruising Van Heuven Goedhartlaan/Graan voor Visch
- Halfweg, Oude Haarlemmerstraatweg nabij de fietsoversteek
- Lijnden, Kruising S106 (Amsterdamse Baan)/N232 (Schipholweg)/A9

Hoewel deze locatie niet in ons beheer is willen wij met Provincie Noord-Holland in gesprek gaan om voor deze locatie ook een aanvraag te doen:

- Vijfhuizen, Kruising N205 (Driemerenweg)/Vijfhuizerweg

Het dossieropbouw voor deze locaties zal zorgvuldig worden voorbereid in samenwerking met politie en Openbaar Ministerie. Wij blijven wegvakken in de gemeente continu analyseren om te kijken of deze locaties nog steeds de meest urgente zijn of dat de lijst moet worden uitgebreid, dan wel aangepast.

Vaste camera's spoorwegen
Medio 2024 is door ProRail een vaste flitscamera geplaatst op de spoorwegovergang bij station Halfweg-Zwanenburg. Deze handhaaft op alle voertuigen met een kenteken die de gesloten overgang en/of de rood knipperende lichten negeren. Dit draag bij aan de verkeersveiligheid op deze spoorwegovergang. Op het moment dat ProRail ook plannen heeft om bij de andere twee spoorwegovergangen camera's te plaatsen zullen wij hier actief aan meewerken.

Flexflitsers
Sinds november 2022 bestaat de mogelijkheid tot het plaatsen van tijdelijke flitspalen, de zogenaamde flexflitsers. Alle wegbeheerders kunnen een aanvraag doen voor mobiele flitspalen die maximaal twee maanden op een locaties staan. Ook hiervoor geldt – net als de vaste flitspalen – dat eerst aan criteria voldaan moet worden, voordat een aanvraag in behandeling wordt genomen.



Figuur 12: Voorbeeld van een flexflitser (bron: Openbaar Ministerie).

Op dit moment zijn er 50 flexflitsers voor heel Nederland. Dit aantal wordt in 2025 en 2026 stapsgewijs uitgebreid naar 125 stuks. Dit maakt het aanvragen van flexflitsers voor onze gemeentelijke wegen kansrijker. Op basis van de criteria hebben wij ook voor deze type camera geen locaties die 100% voldoen, maar waar een flitspaal wel kan bijdragen aan de verkeersveiligheid. Daarom willen wij op basis van gereden snelheden en ongevalscijfers de volgende locaties aandragen voor een flexflitser.

- Hoofddorp, Kruisweg (tussen Prins Bernhardstraat en Oranjelaan)
- Hoofddorp, Leenderbos (tussen Henri Didonweg en Liesbos)
- Hoofddorp, Paxlaan (tussen Martin Luther Kingstraat en Wallenbergstraat)
- Lisserbroek, Lisserbroekerweg (tussen Kruisbaak en Gansoord)
- Nieuw-Vennep, Spoorlaan (tussen Lireweg en Zuiderdreef)
- Nieuw-Vennep, Zuiderdreef
- Rijsenhout, Aalsmeerderweg
- Rozenburg, Incheonweg
- Vijfhuizen, Spieringweg (ter hoogte van oversteek Liniepad)

Wij blijven wegvakken in de gemeente analyseren om zo mogelijk tot extra locaties te komen die wij kunnen aandragen. Hierover informeren wij de raad via de voortgangsrapportage mobiliteit.

Focusflitsers

Het Openbaar Ministerie is landelijk aan het innoveren op het gebied van geautomatiseerde handhaving op afleiding. In 2024 is gestart met een aanbesteding voor 40 focusflitsers bovenop de 10 die al beschikbaar zijn. Deze flitser zal 24/7 geautomatiseerd handhaven op het vasthouden van een mobiel elektronisch apparaat (MEA) achter het stuur. De eerste systemen zullen in de loop van 2025 voor handhaving ingezet kunnen worden. Het Openbaar Ministerie komt nog met een beleidskader voor de focusflitser waarin met meer details wordt ingegaan op de randvoorwaarden, kaders en uitgangspunten.



Figuur 13: Voorbeeld van een camera die op vasthouden van een MEA handhaaft (bron: ANP).

Voor de focusflitser speelt de weginrichting minder een rol; het vasthouden van een MEA tijdens het rijden is op iedere weg verboden en de handhaving daarop is altijd gerechtvaardigd en geloofwaardig. Dit maakt de plaatsing van de focusflitser een stuk eenvoudiger. Wel is al aangegeven dat drukke wegen (50, 70, 80km/u) de voorkeur geniet, met de locaties niet nabij verkeerslichten of rotondes.

Samen met de politie willen wij de volgende locaties aandragen voor de focusflitser:

- Hoofddorp, Taurusavenue
- Hoofddorp, Van Heuven Goedhartlaan
- N201 (Weg om de Noord)
- N205 (Driemerenweg)
- N520 (Hoofdweg-Oostzijde)

Jaarlijks zal samen met de politie gekeken worden of deze locaties nog steeds de meest voor de hand liggende locaties zijn.

5.3.1.5 Protocol voor ernstige ongevallen

Als er een ernstig ongeval gebeurt is dit zeer ingrijpend voor alle betrokkenen. De trieste situatie willen wij ook gebruiken om zo snel mogelijk van te leren. Als er een ernstig ongeval gebeurt, dan stelt de politie een verkeersongevallenanalyse (VOA) op. De VOA gaat veel verder dan de ongevalsregistratie alleen. Het opstellen van de VOA vraagt daarom de nodige tijd. De wegbeheerder bekijkt op grond van de VOA of de weg een ongevalsfactor is. Dat maakt dat de reactietijd op een ernstig ongeval van de gemeente als wegbeheerder relatief lang is.

Een protocol voor ernstige ongevallen voorziet in een snellere reactie wanneer er een ernstig ongeval is gebeurd. Het protocol ernstige ongevallen wordt alleen toegepast bij ernstige ongevallen op het gemeentelijke wegennet. De wegbeheerder laat zich informeren door politie met voorlopige bevindingen en neemt kennis van mediaberichten over het ongeval en van inzichten van eventuele belanghebbenden. De aandacht van de gemeente gaat daarbij in eerste instantie uit naar de slachtoffers of hun nabestaanden. Ook wordt het bestuur geïnformeerd en kan er al dan niet gekozen worden voor communicatie naar nabestaanden. In tweede instantie kan er ook een inschatting gemaakt worden van kans op aansprakelijkheidsstelling van de wegbeheerder. Op grond van een korte ruimtelijke en verkeerstechnische analyse ontstaat een eerste beeld of de weg ongevalsfactor is. Ook wordt gekeken of er soortgelijke situaties zijn en of er quick wins mogelijk zijn, vooruitlopend op structurele oplossingen.

Wij willen voor Haarlemmermeer ook een dergelijk protocol opstellen. Daarbij richten wij ons in eerste instantie op de ongevallen met dodelijke afloop op gemeentelijke wegen. Wij willen dit protocol na vaststelling van het Actieplan verder uitwerken met onze handhavingspartners, zodat deze met ingang van 2026 ingezet kan worden.

5.3.2 Fietsers op de rijbaan 30 en 50km/u

5.3.2.1 GOW30 en GOW60

Sinds 2021 is landelijk gewerkt aan een nieuwe wegcategorie, de gebiedsontsluiting 30km/u (GOW30). Deze wegcategorie is bedoeld om het gat te vullen tussen de erftoegangswegen 30km/u (ETW30; de zogenaamde woonstraten) en de gebiedsontsluitingswegen 50km/u (GOW50; de ontsluitingswegen). De wereld laat zich niet zo zwart-wit indelen en daardoor ontstaan wat verkeerskundigen noemen “grijze wegen”; wegen die niet uitgesproken verblijfsfunctie hebben zoals een ETW30, maar ook geen uitgesproken verkeersfunctie hebben zoals een GOW50. Het zijn vaak de straten waar vele functies aan zitten, maar tegelijkertijd ook de belangrijkste ontsluitingsroute zijn naar achtergelegen buurten. En daardoor zowel een verkeers- als een verblijfsfunctie hebben.

In Haarlemmermeer kennen wij de GOW30 al sinds 2011. Destijds werd er landelijk geëxperimenteerd met de GOW30 en waren wij pilotgemeente. Landelijk viel de wegcategorie destijds af, omdat deze niet voldoende onderscheidend werd beoordeeld, met name vanuit de verkeerspsychologie. Wijzelf hadden – mede op basis van de uitkomsten van de pilot – deze wegcategorie sindsdien opgenomen in ons wegcategoriseringsplannen, maar wel met enige terughoudendheid. Nu de GOW30 landelijk geaccepteerd is, willen wij het een vaste plek geven in onze wegcategorisering met gerichte keuzes.

Landelijk is afgesproken dat nieuwe wegen geen GOW30 kunnen zijn; voor nieuwe wegen moet altijd een keuze worden gemaakt tussen erftoegangswegen met een 30km/u limiet (ETW30) en de traditionele GOW50 waar het ontwerp zodanig is dat er veilig 50km/u gereden kan worden.

Daarnaast wordt ook steeds meer gekeken naar het afwaarderen van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Net als binnen de bebouwde kom is er onderscheid te maken tussen gebiedsontsluitingswegen (GOW80) en erftoegangswegen (ETW60) De standaard snelheid buiten de bebouwde kom is 80km/u. Daar kan van afgeweken worden als er veel erven aangesloten zijn. Dan is onder voorwaarden afwaarderen naar 60km/u mogelijk.

Buiten de bebouwde kom is er veel minder een spanningsveld aanwezig tussen verkeersfunctie en verblijfsfunctie. Desondanks zien wij dat er situaties zijn waarbij een ontsluitende weg niet veilig genoeg is om er 80km/u te blijven hanteren. Redenen hiervoor zijn dat het beschikbare profiel niet breed genoeg is of dat het een agrarische hoofdroute is, waardoor er veel landbouwverkeer aanwezig is. Dan is het snelheidsverschil tussen 40km/u en 80km/u te groot. Sinds enkele jaren werken wij vanuit maatwerk al steeds vaker met het afwaarderen van gebiedsontsluitingswegen naar 60km/u, met name als het onderdeel is van het agrarisch hoofdroutenetwerk.

Ook voor deze categorie geldt dat nieuwe wegen per definitie geen GOW60 kunnen zijn. Hiervoor moet altijd een keuze worden gemaakt tussen erftoegangswegen met een 60km/u limiet (ETW60) en de traditionele GOW80 buiten bebouwde kom, waar het ontwerp zodanig is dat er ook veilig 80km/u gereden kan worden.

Wij willen het toepassen van GOW30 inrichting mogelijk maken, indien de volgende voorwaarden van toepassing zijn:
- Het betreft een bestaande weg binnen de bebouwde kom;
- Het betreft een bestaande weg met zowel een ontsluitende functie als met een verblijfsfunctie;
- Er is sprake van een concentratie van kwetsbare verkeersdeelnemers;
- De weg kan niet ingericht worden als een veilige 50km/u weg, inclusief vrij liggende fietsinfrastructuur;
- De weg maakt onderdeel uit van het busroutenetwerk of logistieke bevoorradingsroutes, waardoor een ETW30 inrichting niet mogelijk is;
- Er is sprake van een hoofdfietsroute, waardoor fietsvoorzieningen gewenst zijn, waarbij de *gemiddelde werkdag etmaalintensiteiten 6.000 motorvoertuigen of lager is*. In dat geval is de GOW30 type 1 toepasbaar;
- Indien de *gemiddelde werkdag etmaalintensiteiten* hoger zijn dan 6.000 motorvoertuigen, maar *lager dan* 10.000 motorvoertuigen, dan is GOW30 type 2 toepasbaar;

Het toepassen van een GOW60 inrichting willen wij mogelijk maken, indien de volgende voorwaarden van toepassing zijn:
- Het betreft een bestaande weg buiten de bebouwde kom;
- Het betreft een bestaande weg met (primair) een ontsluitende functie in het netwerk;
- De verhardingsbreedte is minder dan 7,00 meter, maar meer dan 5,80 meter
- De obstakelvrije zone is minder dan 4,50 meter breed;
- De weg maakt onderdeel uit van het agrarisch hoofdroutenetwerk;
- De etmaalintensiteiten zijn hoger dan 6.000 motorvoertuigen, maar lager dan 12.000 motorvoertuigen.

Deze eisen zullen wij verwerken in de eerstvolgende update van de LIOR. Op het moment dat landelijke richtlijnen aangepast worden, zullen wij deze in de LIOR overnemen. Na vaststelling zullen wij deze eisenset ook hanteren bij het actualiseren van toekomstige wegcategoriseringsplannen.



Figuur 14: Voorbeeld van Gebiedsontsluitingsweg-30km/u [Fanny Blankers-Koenlaan in Hoofddorp]



Figuur 15: Voorbeeld van Gebiedsontsluitingsweg-60km/u [Venneperweg bij 't Kabel]

5.3.2.2 Fietsstraten

Fietsstraten worden landelijk steeds vaker toegepast op wegen waar fiets en wegverkeer met elkaar gemengd worden. Op fietsstraten krijgt het fietsverkeer een prominente plek op de weg, waarbij het overige wegverkeer 'te gast' is. Fietsstraten vereisen dus een weloverwogen afweging en een herkenbare inrichting om te zorgen dat het overige wegverkeer zich ook als 'te gast' gaat gedragen. Wij volgen hiervoor grotendeels de inrichtingseisen van kennisinstituut CROW, tenzij gemeentelijk beleid aanleiding tot andere criteria geeft. Deze eisenset zullen wij verwerken in de eerstvolgende update van de LIOR.

- Fietsstraten kunnen enkel toegepast worden op wegvakken met een maximumsnelheid van 30km/u.
- Voor de delen op de Ringdijk hanteren wij voor het toepassen van fietsstraten een maximale streefwaarde van 2.500 motorvoertuigen per etmaal conform de Visie Ringdijk en Ringvaart (2017.0011195).
- Vanwege recent gewijzigde landelijke richtlijnen kan van bovengenoemde Ringdijk-streefwaarde afgeweken worden indien er een verhouding van fietsintensiteiten tot wegverkeersintensiteiten van 0,5:1 aanwezig is, met een maximum tot 5.000 motorvoertuigen;
- Voor overige wegen in Haarlemmermeer geldt dat fietsstraten enkel kunnen worden toegepast op ETW30 of GOW30, indien er een hoofdfietsroute – gemeentelijk dan wel regionaal – over het wegvak loopt. Daarbij geldt een maximale wegverkeersintensiteit van 6.000 motorvoertuigen per etmaal.
- Op wegvakken waar een aanzienlijke hoeveelheid vrachtverkeer aanwezig is wordt geen fietsstraat toegepast. Hier kiezen wij voor andere oplossingen zoals (brede) fietsstroken of vrij-liggende fietspaden.

Ook op 60km/u wegen (ETW60) met hoge fietsintensiteiten kan een fietsstraat buiten bebouwde kom overwogen worden. Hiervoor geldt wel de voorwaarde dat de intensiteiten niet te hoog zijn (gemiddeld niet meer dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal) en er geen substantiële stromen vracht- en landbouwverkeer aanwezig is. Situatieafhankelijk kan daarbij gekozen worden om (deels) 30km/u in te stellen, indien dit voldoende geloofwaardig is op de locatie. Omdat landelijk nog meer onderzoek gedaan wordt naar fietsstraten buiten de bebouwde kom, zullen wij er vooralsnog terughoudend mee zijn.

Locaties waar wij verder willen onderzoeken naar de haalbaarheid van fietsstraten zijn:
- Badhoevedorp, Akerdijk
- Beinsdorp, Hillegommerdijk
- Vijfhuizen, Vijfhuizerdijk
- Zwanenburg, Zwanenburgerdijk

Naar aanleiding van de motie "Veilig fietsen door de polder" zullen wij ook de haalbaarheid onderzoeken van fietsstraten op:
- Algemeen: Hoofdweg Westzijde

5.3.3 Fietsers en voetgangers op kruisingen, rotondes en bij oversteken

5.3.3.1 Veilige oversteken

In Haarlemmermeer zijn wij terughoudend met het toepassen van oversteken in de voorrang. Dit omdat wij menen dat het schijnveiligheid creëert. Het recht op voorrang betekent niet dat men ook daadwerkelijk voorrang krijgt. Om te zorgen dat waakzaamheid maximaal is, willen wij situaties creëren waarin het verkeer zo veel mogelijk op elkaar let. Dit betekent bijvoorbeeld dat wij oversteken van fietsers en voetgangers in de voorrang alleen daar toepassen waar het overige verkeer dit ook het meest logisch kan verwachten. Wij vinden veiligheid van de zwakke verkeersdeelnemers belangrijker dan hun comfort. Zo zien wij in Haarlemmermeer een toename van ongevallen op zebrapaden en solitaire fietsoversteken in de voorrang. Om dergelijke conflicten veiliger te maken willen wij gerichte criteria vaststellen voor de toepassing hiervan. Wij zullen deze verwerken in de eerstvolgende update van de LIOR.

Fietsoversteken

- Fietsoversteken in de voorrang worden uitgevoerd door middel van het toepassen van blokmarkering aan weerszijden van de oversteek, buiten de rijloper. De kleur van het fietspad wordt daarbij doorgetrokken;
- Fietsoversteken kunnen enkel in de voorrang zijn als het een doorfietsroute is of een hoofdfietsroute die aan beide zijden van de weg doorloopt;
- Fietsoversteken in schoolzones zijn echter altijd in de voorrang;
- Solitaire fietsoversteken in de voorrang worden op een verhoogd plateau aangelegd. Hierdoor is de zichtbaarheid van de oversteek voor overig verkeer maximaal. Op drukke wegen wordt een voldoende brede middengeleider toegepast;
- Solitaire fietsoversteken in de voorrang kunnen voorzien worden van LED-markering indien de zichtlijnen verstoord zijn en/of de oversteek onvoldoende zichtbaar is. Dit wordt per situatie beoordeeld;
- Overige solitaire fietsoversteken die niet in de voorrang zijn worden voorzien van kanalisatiestrepen aan beide zijden van de oversteek en voorzien van haaientanden voor de fietsers. Deze wordt niet verhoogd aangelegd en kan van LED-markering op de attentieborden worden voorzien indien nodig;
- Op 80km/u wegen is het uitgangspunt dat nieuwe fietsoversteken niet gelijkvloers worden aangelegd. Als dit door omstandigheden niet kan, dan dient er ter plaatse een snelheidsverlaging te worden toegepast;
- Oversteken dienen ’s avonds goed zichtbaar te zijn door middel van ofwel directe verlichting of ruim voldoende strooilicht;
- Op rotondes binnen de bebouwde kom zijn fietsers altijd in de voorrang;
- Op rotondes buiten de bebouwde kom zijn fietsers altijd uit de voorrang;

Voetgangersoversteken

- Voetgangersoversteken in de voorrang worden uitgevoerd door middel van een zogenaamd zebrapad;
- Voetgangersoversteken kunnen enkel in de voorrang zijn als het een doorgaande (hoofd)looproute is die aan beide zijden van de weg doorloopt, waarop gedurende de dag een continue stroom overstekers aanwezig is;
- Uitzondering hierop zijn voetgangersoversteken in schoolzones; deze zijn altijd in de voorrang;
- Solitaire voetgangersoversteken in de voorrang worden op een verhoogd plateau aangelegd. Hierdoor is de zichtbaarheid van de oversteek voor overig verkeer maximaal. Hierbij wordt indien nodig een voldoende brede middengeleider toegepast;
- Solitaire voetgangersoversteken in de voorrang kunnen voorzien worden van LED-markering indien de zichtlijnen verstoord zijn en/of de oversteek onvoldoende zichtbaar is. Dit wordt per situatie beoordeeld;
- Overige solitaire voetgangersoversteken die niet in de voorrang zijn worden voorzien van kanalisatiestrepen aan beide zijden van de oversteek;
- Oversteken dienen ’s avonds goed zichtbaar te zijn door middel van ofwel directe verlichting of ruim voldoende strooilicht;
- Op 30km/u wegen worden voetgangersoversteken alleen toegepast als er sprake is van een schoolzone, een doorgaande hoofdlooproute waar gedurende de dag een continue stroom overstekers aanwezig zijn of als de weg van een GOW30 categorie is;
- Op 80km/u wegen is het uitgangspunt dat nieuwe voetgangersoversteken niet gelijkvloers worden aangelegd. Als dit door omstandigheden niet kan, dan dient er ter plaatse een snelheidsverlaging te worden toegepast;
- Voetgangersoversteken op rotondes binnen de bebouwde kom zijn altijd in de voorrang;
- Op rotondes buiten de bebouwde kom worden gelijkvloerse voetgangersoversteken alleen toegepast als er geen veilig alternatief is. Daarbij dient er een plaatselijke snelheidsverlaging te worden toegepast en is deze uit de voorrang.

5.3.3.2 Risico-gestuurde verkeerslichten

Vanuit verkeersveiligheid zijn verkeerslichtenregelingen een aandachtspunt: er komt vaak veel verkeer samen en het risico is er relatief hoog, zowel op 50km/u wegen als op 80km/u wegen. Een innovatie die momenteel ontwikkeld

wordt is een risicobenadering voor verkeerslichtenregelingen; de Verkeersveiligheidsindicator. Op basis van bestaande data wordt permanent en geautomatiseerd het risico van de verkeerslichtenregeling bepaald. Het achterliggende algoritme is data gedreven en op basis van werkelijk vertoond gedrag van verkeersdeelnemers. Deze Verkeersveiligheidsindicator biedt meer inzicht dan roodlichtnegatie alleen en kan goed worden gecombineerd met ongevallendata. Wij willen daarom onderzoeken of wij ook gebruik kunnen maken van deze innovatie op onze verkeerslichten.

Aanpassingen aan de regeling zijn relatief snel en goedkoop door te voeren en de effecten van de aanpassingen kunnen ook relatief snel bepaald worden. Als de regeling onverhoopt niet beter meer kan, maar het risico nog altijd bestaat, dan kan politie gericht handhaven op basis van deze veiligheidsindicator. Bovendien wil het Openbaar Ministerie vaak een streepje voor geven als de veiligheidsindicator wordt gebruikt bij een aanvraag voor een flitspaal. Dit is daarom een uiterst effectieve maatregel om de verkeersveiligheid te verbeteren.

5.3.3.3 Wachttijdvoorspellers

Bij verkeerslichten kunnen wachttijdvoorspellers worden toegepast. Deze geven met streepjes of in tijd aan hoe lang iemand nog moet wachten voordat een verkeerslicht op groen gaat. Het is daarmee een vorm van nudging (positieve gedragsbeïnvloeding). Met de wachttijdvoorspellers wordt voorkomen dat iemand op eigen inschatting door rood gaat.

Wij willen op locaties waar roodlichtnegatie door voetgangers en fietsers veelvuldig voorkomt eerst kijken of de verkeerslichtenregeling optimaler ingesteld kan worden (zie 5.3.3.2). Als dit niet het geval is, zullen wij kijken naar het toepassen van wachttijdvoorspellers. Indien mogelijk proberen wij dit zo veel als mogelijk mee te nemen bij vervanging van verkeerslichten.

5.3.4 Provinciale wegen en autosnelwegen

Ongevalslocaties op bovenliggend wegennet

Wij hebben minimale invloed op provinciale en rijkswegen, omdat wij deze niet beheren. De ongevallen die hier gebeuren tellen echter wel mee in onze ongevalscijfers. Wij stellen daarom voor om vooral een signalerende rol aan te nemen richting Rijkswaterstaat en Provincie Noord-Holland als het gaat om verkeersveiligheid op deze wegen.

Trajectcontroles

Op provinciale en rijkswegen is het effect van trajectcontrole goed zichtbaar. Met name op de Driemerenweg (N205) is het effect goed waarneembaar. Daar waar de trajectcontrole bij Vijfhuizen even onderbroken wordt, trapt men even flink op het gas. Wij zullen daarom samen met de regio ons inzetten voor een bredere uitrol van trajectcontroles naar andere regionale stroomwegen waar verkeersveiligheid in relatie tot snelheid een probleem speelt, zoals de Leimuiderweg (N207).

5.3.5 Verkeersveilige Schoolomgevingen

5.3.5.1 Schoolzone 2.0

In de periode 2006 tot en met 2015 zijn in de toenmalige gemeente Haarlemmermeer alle scholen voorzien van een schoolzone. Ondertussen zijn wij tien jaar verder en ontvangen wij signalen dat de schoolzones van toen niet helemaal meer functioneren zoals gedacht. Ook zijn er scholen in Halfweg, Haarlemmerliede en Spaarndam bijgekomen die nooit voorzien waren van een schoolzone. Om te zorgen dat wij voor de schoolzones in deze kernen, de nieuw te realiseren schoolzones en bij toekomstige herinrichtingen van bestaande schoolzones de juiste keuzes maken, hebben wij begin 2024 een evaluatieonderzoek laten doen. Daarbij hebben wij elf bestaande schoolzones verspreid over de gemeente laten analyseren.

De belangrijkste conclusies uit dit evaluatieonderzoek waren:

- Stel het behalen van het verkeersveiligheidslabel ‘Ster in het Verkeer’ niet voorwaardelijk voor het aanleggen van een schoolzone, zoals dat in het verleden wel (deels) is gedaan. Daarmee gaat de gemeente voorbij aan de eigen verantwoordelijkheid om te zorgen voor een verkeersveilige inrichting. Wel kan het bezitten of behalen van het label gebruikt worden in de prioritering: schoolzones worden dan het eerst aangelegd/opgewaardeerd/ aangepast bij scholen die het label in bezit hebben.
- Goede verkeerseducatie en gedragscampagnes zijn onontbeerlijk voor het slagen van een schoolzone en kunnen niet los worden gezien van de inrichting.
- Schoolzones kunnen effectief zijn bij middelbare scholen. Wel vereist dit veel meer maatwerk en inventarisatie van de huidige situatie. Maatregelen moeten zich net als bij basisscholen vooral richten op het stimuleren van verkeersveilig gedrag van doorgaand verkeer en van ouders die hun kind halen en brengen met de auto. Voor de

leerlingen is het vooral belangrijk dat de omgeving veilig is en dat zij gemotiveerd worden veilig gedrag te vertonen. Met verkeerseducatie lijkt het gedrag van middelbare scholieren echter moeilijk te veranderen.
- De meeste knelpunten worden veroorzaakt door verkeersgedrag. Pas als het gedrag succesvol wordt beïnvloed krijgen fysieke maatregelen de gewenste effectiviteit
- Voor een Schoolzone 2.0 is altijd maatwerk nodig en moet goed gekeken worden naar de toepasbaarheid op de lokale situatie. Daarom is er niet één (prototype) schoolzone ontwerp te bedenken. Wel zijn er principes, basisvereisten, waar rekening mee gehouden kan of moet worden bij het inrichten van een schoolzone. Deze zullen opgenomen worden bij de eerstvolgende actualisatie van de LIOR. Deze principes zijn:
    - Schoolzones moeten autogebruik ontmoedigen, indien mogelijk in de vorm van een autovrije schoolzone;
    - Zorg voor voldoende fietsenstallingen;
    - Plaats geen 'Kiss & Ride'-plekken dichtbij de ingang van een school;
    - Verlaag de maximumsnelheid (30 km/u) of stel een adviessnelheid in (10 km/u);
    - Neem snelheid remmende maatregelen;
    - Pas een middengeleider toe bij oversteken;
    - Pas een schoolmeesterknop toe voor verlenging van het groen voor overstekende kinderen bij verkeerslichten;
    - Bij voorkeur geen haaks parkeren rondom de school;
    - Zorg voor een herkenbare inrichting met specifieke schoolzone-meubilair;
    - Pas een SCHOOLZONE-markering ook op fietspaden toe;
    - Kijk voor digitale ontsluiting van schoolzones via Nationaal Dataportaal Wegverkeer, zodat ook apps hier rekening mee houden in routering en waarschuwing.

Ook is de invoering van het concept schoolstraten een doelmatig middel. Zie 5.3.5.2 voor meer over schoolstraten.

De schouw van de elf bestaande schoolzones was voornamelijk bedoeld om inzicht te krijgen hoe de schoolzones in de praktijk werken om tot bovenstaande aanbevelingen te komen. Echter doordat er ter plaatse is geschouwd heeft het externe bureau ook een inventarisatie van knelpunten gemaakt. De knelpunten die niet urgent zijn zullen wij opnemen in de knelpuntenlijst en waar mogelijk via werk-met-werk of anders met de knelpuntenaanpak (zie 5.1.5.3) aanpakken. Er zijn enkele knelpunten geïdentificeerd die urgenter zijn en dienen eerder opgepakt te worden. Deze zijn:

- Aanleg twee voetgangersoversteekplaatsen + aanpassen status fietspad bij ''t Joppe in Nieuw-Vennep;
- Aanbrengen voetgangersoversteekplaats voor Oranje Nassauschool in Badhoevedorp in combinatie met lagere adviessnelheid;
- Borden met een verlaagde adviessnelheid plaatsen bij de oversteek op de Burgemeester Pabstlaan bij De Klimop in Hoofddorp;
- Extra snelheidsremmers aanbrengen op de Kalslagerring binnen de schoolzone in Nieuw-Vennep;
- Verbeteren zichtbaarheid oversteken Wormerstraat in Hoofddorp;

Een veilige schoolzone vraagt naast een goede inrichting ook om inspanning van de direct omgeving. Zonder het juiste gedrag werkt een schoolzone niet. Wij willen daarom het hebben van verkeersouders (zie 5.3.5.5) of een verkeerscommissie voorwaardelijk stellen voor onze inzet richting scholen om knelpunten in schoolzones aan te pakken.

Het evaluatieonderzoek en de schouwrapportages zijn als bijlage toegevoegd aan dit actieplan.

5.3.5.2 Schoolstraten

Een recente innovatie die vanuit België naar Nederland is overgewaaid is het fenomeen Schoolstraten. Een schoolstraat is een manier om de verkeersveiligheid rond haal- en brengtijden te verbeteren en het 'op voeten en fietsen naar school gaan' te stimuleren.

Bij het instellen van een schoolstraat wordt de straat voor de ingang van een (basis)school tijdelijk afgesloten voor al het inkomende gemotoriseerd verkeer. De afsluiting vindt plaats op schooldagen vlak voor tot net na het starten van de schooldag en eventueel vlak voor tot kort na het eindigen van de schooldag. In alle gevallen gaat het om scholen die liggen aan een 30 km-weg. De voordelen zijn dat de verkeerschaos voor de schoolpoort wordt verminderd en daarmee de verkeersveiligheid (subjectief en objectief) verbetert.

De schoolstraat is nog een relatief nieuw concept in Nederland, waarbij de belangen van de verschillende verkeersdeelnemers gebalanceerd moeten worden en de nodige inzet wordt gevraagd van de school zelf. Het is daarom niet zomaar overal toepasbaar. Kennisinstituut CROW heeft een stappenplan voor schoolstraten gepubliceerd als handreiking aan gemeenten. Deze willen wij ter hand nemen mochten scholen interesse hebben hiervoor. Een belangrijk aspect in het stappenplan is draagvlak in (directe) omgeving. Immers wordt óók voor direct aanwonenden de straat twee keer per dag voor een korte periode afgesloten.



Figuur 16: Schoolstraat in Groningen (bron: Dagblad van het Noorden)

Met dit actieplan willen wij schoolstraten mogelijk maken in Haarlemmermeer. Daarbij laten wij het initiatief bij de scholen zelf om hiervoor een verzoek te doen bij ons. Dit omdat een belangrijk onderdeel (bemensing tijdens de afsluiting) door de school zelf geregeld moet worden (door leraar, conciërge of verkeersouder).

5.3.5.3 Verkeerseducatie op scholen

Wij zetten in op het lopen en fietsen van en naar school. Allereerst om kinderen te activeren om lopend en met de fiets naar school te gaan, omdat dit gezonder is. Bovendien leren kinderen op die manier om vroegtijdig veilig en zelfstandig aan het verkeer deel te nemen. Op de achterbank van een auto of in de bakfiets leren kinderen dat pas op latere leeftijd en dat gaat ten koste van de zelfstandigheid van kinderen. Maar veilig deelnemen aan het verkeer (kunde) betekent ook dat de rugzakjes gevuld moeten worden met hoe je dat op een veilige manier doet (kennis). Daarin speelt verkeerseducatie een belangrijke rol. Daarin is een rol weggelegd voor Verkeer & Meer. In 2018 is besloten om vrijwel alle verkeerseducatie en –campagnes uit te besteden aan de Vervoerregio Amsterdam. Verkeer & Meer is het opgezette contactpunt wat dit coördineert.

Uiteindelijk willen wij zorgen dat alle scholen in Haarlemmermeer actief deelnemen aan verkeerseducatie en daarbij het Ster in het Verkeer!-label behalen om dat ook uit te dragen. De belangrijkste uitdaging zit in de zogenaamde ‘weigerscholen’. Er zijn verschillende argumenten gehoord van scholen om geen verkeerseducatie in de jaarplanningen op te nemen, zoals ‘de leraren hebben het al druk genoeg’ of ‘er speelt bij ons geen verkeersveiligheidsprobleem rond de school’. Door te werken met Safety Deals (zie 5.3.5.4) kunnen wij de scholen beter stimuleren om hier wél nadrukkelijk aandacht voor te schenken als zij bijvoorbeeld iets van de gemeente verwachten in de schoolomgeving.

Verder willen wij ook kijken of wij de middelbare scholen meer kunnen activeren voor verkeerseducatie. Verkeer & Meer heeft steeds vaker ook educatiemaatregelen die specifiek voor middelbare scholen toegespitst zijn. Wij willen in eerste instantie proberen om alle middelbare scholen in ieder geval minimaal één lespakket per jaar af te laten nemen, zodat ook die groep verkeersdeelnemers meedoen in de bewustwording rondom verkeersveiligheid

Concreet willen we;

- Dat alle scholen in het primair onderwijs in Haarlemmermeer zo snel mogelijk, maar uiterlijk in 2030 het Ster in het Verkeer!-label van de Vervoerregio Amsterdam hebben behaald. Met dat label garanderen de scholen dat er goede basis is voor een verkeersveilige school door verkeerseducatie en een veilige schoolomgeving;
- Inzetten dat alle scholen in het middelbaar onderwijs in Haarlemmermeer minstens 1x per jaar aandacht schenken aan verkeersveiligheid rond en naar de school;
- Daar waar de verkeerssituatie problematisch is via Safety Deals praktische afspraken maken met de scholen.

5.3.5.4 Safety Deals

Verkeersveiligheid rond scholen betreft vaak subjectieve veiligheid, het gevoel van onveiligheid. Dat betekent dat verbetering van verkeersveiligheid altijd samen met ouders en scholieren opgepakt moet worden. De gemeente kan daarbij maatregelen in de schoolomgeving nemen en de school kan het schoolterrein inrichten en ouders vragen om bepaalde zaken wel of juist niet te doen rond de school, zoals een bepaalde route/verkeerscirculatie. Het heeft echter beperkt resultaat als bijvoorbeeld alleen de gemeente de inrichting aanpast, maar het (verkeerde) gedrag hetzelfde blijft. Wij willen daarom op die plekken rond scholen waar de verkeersveiligheid in het geding is, maar inrichting slechts een deel van de oplossing kan zijn, zogenaamde Safety Deals sluiten met de scholen.

Een Safety Deal is een soort van convenant waarin gemeente en school afspraken op papier vastleggen, waarin ieder zijn deel van de verantwoordelijkheden onderkent, onderschrijft en voor het oplossen ondertekent. Dat betekent dat maatregelen op het schoolterrein, in de schoolomgeving of op schoolroutes altijd gelijk op gaan met communicatie naar ouders en scholieren vanuit de school. Hiermee willen wij een structurele oplossing creëren voor het probleem waar nu vaak tegenaan gelopen wordt. Daarbij signaleren scholen problemen in de verkeersveiligheid rond de school, maar het oplossen ervan laten zij vervolgens bij de gemeente en zijn daarbij niet bereid zijn om zelf een rol te nemen.

Omdat het sluiten van een Safety Deal ook wat vraagt van de ambtelijke organisatie willen wij maximaal twee Safety Deals per jaar aangaan.

5.3.5.5 Verkeersouders

Verschillende basisscholen in Haarlemmermeer hebben een of meer verkeersouders. Dit is een ouder die zich bezighoudt met verkeersveiligheid op school. Denk bijvoorbeeld aan educatie op school, maar ook of de veiligste route wordt gekozen naar een sportlocatie, het ondersteunen van campagnes voor fietsverlichting/fietstechniek, meedenken hoe haal- en brengverkeer gewenst is en over communicatie van het belang van jasbeschermers (voorkomen van spaakongevallen). Verkeersouders bewaken de verkeersveiligheid in en rond de school en bouwen aan de veiligheidscultuur.

Door tijdsgebrek en wisselende motivatie zijn er echter nog genoeg scholen die het zonder verkeersouders moeten doen. Dit vinden wij zorgelijk. Wij willen samen met Verkeer & Meer het belang van verkeersouders onderstrepen bij de scholen en ieder jaar extra aandacht geven om ouders op te roepen zich als verkeersouder aan te melden. Veilig Verkeer Nederland ondersteunt deze verkeersouders met tips, materialen en soms ook subsidies om zelf acties uit te voeren. De Vervoerregio Amsterdam draagt financieel bij aan Veilig Verkeer Nederland om hen voor onze gemeente daarin te ondersteunen.

5.3.5.6 Beloonpalen

Een vorm van positieve gedragsbeïnvloeding zijn beloonpalen. Dit zijn omgekeerde flitspalen die juist belonen als men de juiste snelheid aanhoudt. Daarbij wordt voor iedere ‘correcte’ passage een klein bedrag gespaard. Hier kan dan een verkeersveiligheidsdoel aan worden gehangen. Zo zou met een beloonpaal bij een school een klein bedrag gespaard kunnen worden voor bijvoorbeeld een verkeersplein op het schoolplein, een schoolpleinpakket voor verkeerslessen op het schoolplein of voor het verbeteren van een schoolzone.

In Brabant is gebleken dat de beloonpalen op de locaties waar ze neergezet worden het aantal hardrijders met circa 25% heeft doen verminderen.

Wij zien beloonpalen voornamelijk als extra hulpmiddel bij scholen, bijvoorbeeld als onderdeel van een Safety Deal of Verkeerslabel. Daarbij moet het spaardoel ook één-op-één bijdragen aan de verkeersveiligheid op of rond de school.

5.3.6 Verkeersveilige buurten

5.3.6.1 Flankerende maatregelen

In de westflank van Haarlemmermeer spelen verschillende verkeersproblemen in de dubbeldorpen. Naast leefbaarheidsvraagstukken zijn dit ook verkeersveiligheidsvraagstukken. Het ene hangt deels samen met het andere.

Omdat na het vervallen van het project Duinpolderweg het oplossen van de grotere bereikbaarheidsopgaven op de langere baan is geschoven ligt de focus nu op het zoeken naar flankerende maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren en daar waar mogelijk ook bij kunnen dragen aan het verbeteren van de leefbaarheidsvraagstukken.

De volgende maatregelen worden nader uitgewerkt binnen de aanpak flankerende maatregelen:

Zwaanshoek
- Verbeteren herkenbaarheid beide komgrenzen, inclusief plateaus;
- Anders inrichten van het kruispunt bij de Bennebroekerbrug;
- Verbeteren fietsoversteek Duinpad/Spieringweg;
- Onderzoek snelheid remmende maatregelen Bennebroekerdijk;
- Onderzoek verbeteren fietsveiligheid rotonde Spieringweg/Bennebroekerweg.

Beinsdorp
- Verbeteren herkenbaarheid beide komgrenzen inclusief plateaus;
- Anders inrichten van kruispunt Hillegommerdijk/Venneperweg, inclusief extra groen;

- Anders inrichten van het kruispunt bij de Hillegommerbrug;
- Onderzoek naar een fietsstraat op de Hillegommerdijk ten zuiden van de Venneperweg;
- Onderzoek naar verbeteren verkeersveiligheid Venneperweg binnen Beinsdorp;
- Onderzoek naar verbeteren fietsoversteek Venneperpad ter hoogte van N205, inclusief verplaatsen komgrens.

Lisserbroek
- Aanleg langzaam verkeersverbinding door Lisserbroek (Groen-Blauwe Ruggegraat);
- Monitoren van de verkeersstromen in Lisserbroek.

De maatregelen zullen nader uitgewerkt worden in afstemming met de omgeving.

5.3.6.2 Bewegwijzering
De gebiedsontsluitingswegen zijn toegerust voor hogere intensiteiten dan de erftoegangswegen. De opbouw van het wegennet moet zodanig zijn, dat het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk over de gebiedsontsluitingswegen wordt geleid. De erftoegangswegen zijn alleen veilig wanneer ze rustig zijn. Om verkeersveilige buurten te creëren moeten wij verkeer op de juiste plek brengen.

De stroomwegen - de autosnelwegen en autowegen - in onze gemeente zijn relatief complex voor de verkeersdeelnemer. Zeker zij die niet bekend zijn met de plaatselijke situatie moeten in korte tijd veel beslissingen nemen worden. De taakbelasting van de verkeersdeelnemer is daarmee hoog.

Daar waar dit nodig is kijken wij samen met de Nationale Bewegwijzeringsdienst – en eventueel andere wegbeheerders als provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, Schiphol en Rijkswaterstaat – naar de mogelijkheid om verkeersdeelnemers op rustige plekken al klaar te zetten en voor te bereiden op keuzes die er verderop aan komen. Hiermee sturen wij het (doorgaand) verkeer zoveel als mogelijk af van de woonstraten.

5.3.6.3 Smileys
In Haarlemmermeer passen wij veelvuldig snelheidsdisplays toe, de zogenaamde smileys. De smileys hebben een effect van tussen de zes en acht weken. Vanaf dat moment valt een smiley voor automobilisten die vaker op die plek komen niet meer op en valt deze weg in de omgeving.

De smileys worden positief beoordeeld door inwoners van onze gemeente. Het draagt bij aan gedragsbeïnvloeding én aan de beleving van verkeersveiligheid in de straat. Het is daarmee een enorm effectief middel. Het liefst hebben onze inwoners vaste smileys, maar zoals gezegd is het effect dan na verloop van tijd volledig weg. Dat vinden wij zonde.

Wij hebben 39 smileys die inmiddels op alle type wegen gebruikt kunnen worden. Daarbij houden wij vanwege afspraken vanuit de Visie Ringdijk en Ringvaart 15 smileys bestemd voor ringdijklocaties. Alle smileys rouleren wij ieder kwartaal van locatie. Voor niet ringdijklocaties betekent dat er jaarlijks op 96 locaties één keer per jaar een smiley kan worden opgehangen.

Echter merken wij dat er steeds vaker om smileys gevraagd wordt door inwoners. Om hieraan te kunnen voldoen stellen wij voor om 11 extra smileys aan te schaffen, zodat het totaal op 50 uitkomt. Dit is ook conform de wens van de gemeenteraad vanuit de motie “Veilig en flexibel bewegen door de kernen” van 18 juli 2024 om het aantal smileys uit te breiden. Ook zijn er inmiddels optionele modules beschikbaar die ingebouwd kunnen worden om de snelheden te registreren voor rapportages. Op dit moment hebben wij 6 smileys met een dergelijke module. Ook deze willen wij uitbreiden.

5.3.6.4 Buurtacties
VVN heeft een platform waarin inwoners zelf aan de slag kunnen met gedragsmaatregelen. Dit platform is het VVN Actieplein (voorheen VVN Participatiepunt). Via het actieplein kunnen inwoners verschillende acties aanvragen waarmee de buurt (ook) zelf aan de slag kan met verkeersveiligheid. Voorbeelden van acties zijn;

- Kleurplaten “bedankt dat je aan ons denkt” maken voor bezorgkoeriers;
- Verkeersbordenactie waarbij buurtkinderen met een zelfgemaakt verkeersbord aandacht vragen voor een specifiek verkeersveiligheidsthema;
- VVN Stickeractie, waarbij stickers met de maximumsnelheid gemaakt kunnen worden en bijvoorbeeld op de eigen rolcontainer kan worden geplaatst;
- Complimentkaarten uitdelen door kinderen aan verkeersdeelnemers die zich wél goed gedragen;

- Snelheidsmetingen (met kinderen), waarbij passerende voertuigen hun snelheid wordt gelaserd en door “Dank u” of “Te hard” bordjes op te steken op ludieke wijze op hun gedrag worden aangesproken.

Dankzij de Vervoerregio Amsterdam hoeven onze inwoners voor de meeste acties geen financiële bijdrage te doen om een actie af te nemen of uit te laten voeren. De acties kunnen aangevraagd worden via vvn.nl/buurtacties. Als onderdeel van dit actieplan zullen wij het VVN Actieplein breder communiceren aan onze inwoners.

5.3.6.5 Fietsers en voetgangers prioriteit bij BLVC-plannen

Wanneer er (bouw)projecten zijn worden er BLVC-plannen opgesteld (plannen voor de **b**ereikbaarheid, **l**eefbaarheid, **v**eiligheid en **c**ommunicatie). In een BLVC-plan wordt bijvoorbeeld vastgelegd wat omrijdroutes zijn en hoe met verschillende verkeersstromen rond de bouwplaats moet worden omgegaan. Omdat wij het STOMP-principe omarmen, willen wij ook bij het zoeken van alternatieve routes de vormen van actieve mobiliteit prominenter in de BLVC-plannen positioneren. En meer aandacht schenken in deze plannen voor kwetsbare en minder mobiele verkeersdeelnemers. Dit sluit aan bij de door de gemeenteraad aangenomen motie “We sluiten niemand het pad af” van 25 april 2024.

Dat betekent dat bij het opstellen en toetsen van een BLVC plan;

- Eerst naar de fietsroutes moet worden gekeken;
- Dan naar de looproutes;
- Dan naar de routes voor OV en bereikbaarheid nood- en hulpdiensten;
- Tot slot de routes voor overig wegverkeer.

De reden dat eerst naar fietsroutes gekeken wordt en niet looproutes (zoals de volgorde van STOMP) is omdat de wetgeving voorschrijft dat voetgangers bij gebrek aan looproutes de fietsroutes mogen gebruiken en andersom niet

Vanuit de Handreiking ‘Minder Hinder voor Fietsers en Voetgangers’ van het Ministerie van I&W is het streven daarbij dat de alternatieve routes;

- Voor fietsers niet meer dan 650 meter bedraagt en voor voetgangers niet meer dan 150 meter;
- Een logische samenhang kennen voor zowel voetgangers als fietsers;
- Goed zichtbaar en zichtbaar goed zijn. Daarbij dient ook als nudgingsmaatregel aangegeven te worden hoeveel extra tijd deze omleidingsroute kost. Hiermee zullen met name fietsers de omleiding beter volgen;
- Extra aandacht schenken op veiligheid met daarbij zo min mogelijk menging of het kruisen van bouwverkeer.

Ook zal er worden gewerkt aan een verkeersmanagementplan om bij bovenliggende keuzes de fietsers, voetgangers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers beter te positioneren.

5.3.6.6 Gerichte handhaving

Voor het verkeersveiligheidsgevoel in de buurt is de zichtbaarheid van ‘blauw op straat’ belangrijk. Tegelijkertijd is de realiteit dat ook bij de handhavingsinstanties de capaciteit beperkt is en de vraag hiernaar ontzettend groot. In het bij 5.1.3.1 genoemde verkeershandhavingsplan zullen wij afstemmen met de handhavingsinstanties op welke wijze wij invulling kunnen geven aan het verkeersveiligheidsgevoel in de wijken. Voorbeelden hiervan zijn;

- Scenario’s vastleggen in welke gevallen de wijkagent een lasergun-actie kan initiëren;
- Handhavingsacties koppelen aan campagnethema’s (bijvoorbeeld controle op fietslicht tijdens de AAN in het donker-campagne, snelheidscontroles tijdens de snelheidscampagne of alcoholcontroles tijdens de BOB-campagne);

6. Hoe nu verder?

6.1 Actieplan: Uitvoering

Voor de uitvoering van het Actieplan Verkeersveiligheid gebruiken wij de Investeringsagenda Mobiliteit, het Uitvoeringprogramma Mobiliteit en eventueel andere toekomstige P&C producten om middelen aan te vragen. Op deze wijze kunnen integrale keuzes gemaakt worden tussen de verkeersveiligheidsmaatregelen onderling en de mobiliteitsmaatregelen in het algemeen.

Daarnaast zullen wij ons maximaal inzetten om bijdragen uit de Brede Doel Uitkeringen te verkrijgen bij de Vervoerregio Amsterdam. Hiervoor zullen wij onze projecten opvoeren op de Investeringsagenda Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam.

Ook stellen wij als doel om bij iedere tranche van de Regeling Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen (voorheen: Investeringsimpuls Verkeersveiligheid) het maximaal toegewezen bedrag aan mogelijke bijdrage te benutten voor infrastructuurmaatregelen. Deze Specifieke Uitkering van de Rijksoverheid wordt naar verwachting iedere twee jaar vrijgegeven. De eerstvolgende aanvraagmoment is het eerste kwartaal van 2025.

6.1.1 Maatregelenoverzicht

6.1.1.1 Maatregelen infrastructuur (engineering)

Actie	Opvolging	Planning	Kosten
Duurzaam veilig bij nieuwbouw	Meenemen in Mobiliteitsprogramma's van Eisen (MPvE's)	Doorlopend	Niet van toepassing
Verkeersveiligheidsaudit bij Stedenbouwkundig Plannen	Verwerken in LIOR, mee te nemen bij alle nieuwe ontwikkelingen	Doorlopend	€ 10.000,- per audit, mee te nemen in financiële kaders gebiedsontwikkelingen
Beter terug (werk met werk)	Verwerken in LIOR, mee te nemen bij alle onderhoudsprojecten	Doorlopend	Variabel, op projectbasis afwegen in toekomstige P&C producten
Afgewogen Wegcategorisering	Updaten wegcategoriseringsplan	Periodiek	Inzet gedekt uit personeelsbudget
Veilige schoolroutes	Nader uitwerken op basis van schoolroutekaart	Doorlopend	Variabel, op projectbasis afwegen in toekomstige P&C producten
Fietspaden voldoende breed en herkenbaar	Meeliften bij projecten Fietsplan Haarlemmermeer	Doorlopend	Variabel, op projectbasis afwegen in toekomstige P&C producten
Vergevingsgezind wegontwerp	Verwerken in LIOR, mee te nemen bij alle onderhoudsprojecten	Doorlopend	Variabel, op projectbasis afwegen in toekomstige P&C producten
Veilige bromfietsroutes	Verwerken in LIOR, mee te liften bij projecten Fietsplan Haarlemmermeer	Doorlopend	Variabel, op projectbasis afwegen in toekomstige P&C producten
Pilot IJweg	Uitvoeren van een pilot op de IJweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep	2025	€ 50.000,- vanuit UPM 2025
Quickscan Deltaweg/Waddenweg	Uitvoeren van quickscan, met name gericht op de oversteken	Nader te bepalen	Afwegen in toekomstige P&C producten

Quickscan Asserweg	Uitvoeren van quickscan, met name gericht op de oversteken	Nader te bepalen	Afwegen in toekomstige P&C producten
Quickscan kruispunt Hybrideweg/Spaarnwouderweg	Uitvoeren van quickscan, met name gericht op de oversteken	Nader te bepalen	Afwegen in toekomstige P&C producten
Quickscan Bennebroekerweg/Biesheuvelstraat	Uitvoeren van quickscan	Nader te bepalen	Afwegen in toekomstige P&C producten
Quickscan N200/Oranje Nassaustraat	Uitvoeren van quickscan	Nader te bepalen	Afwegen in toekomstige P&C producten
Quickscan Lutulistraat/Paxlaan	Uitvoeren van quickscan	Nader te bepalen	Afwegen in toekomstige P&C producten
Uitvoeren maatregelen Paxlaan	Verbeteren oversteek voetgangers en fietsers	2025	€ 125.000,- vanuit UPM 2025
Fiets- en verkeersveiligheid Burgemeester Amersfoordtlaan	Verbeteren van de fiets- en verkeersveiligheid	Nader te bepalen op basis van tussenevaluatie VSP Badhoevedorp	€ 150.000,- vanuit UPM 2025 voor studiefase.
Uitvoeren onderzoek Beursplein	Verbeteren verkeersveiligheid	Nader te bepalen	Afwegen in toekomstige P&C producten
Fietsoversteek rotonde Deltaweg/Bennebroekerweg	Gerichte maatregelen voor veiliger maken fietsoversteek	2025	€ 125.000,- vanuit UPM 2025
Maatregelen vijver Taurusavenue	Verbeteren geleiding rond de vijver	2025	€ 125.000,- vanuit UPM 2025
Fietsveiligheid Hoofdweg Westzijde (Hoofddorp-Lijnden)	Verwijderen chicanes en vervangen door plateaus	2025	€ 125.000,- vanuit UPM 2025
Knelpuntenaanpak verkeersveiligheid	Aanpak van verkeersveiligheids-knelunten	Doorlopend	€ 400.000,- vanuit UPM 2025. € 300.000 af te wegen in UPM 2026. Voor 2027 en verder af te wegen toekomstige P&C producten
Toepassen GOW30 en GOW60	Verwerken in LIOR, bredere afweging in wegcategoriseringsplan	Eerstvolgende update	Niet van toepassing
Updaten principes fietsstraten	Verwerken in LIOR	Eerstvolgende update	Niet van toepassing
Updaten inrichtingsprincipes oversteken	Verwerken in LIOR	Eerstvolgende update	Niet van toepassing
Updaten inrichtingsprincipes schoolzones	Verwerken in LIOR	Eerstvolgende update	Niet van toepassing
Toepassen Schoolstraten	Verwerken in LIOR	Eerstvolgende update	Niet van toepassing
Fietsstraat Akerdijk	Haalbaarheid onderzoeken	Nader te bepalen op basis van tussenevaluatie VSP Badhoevedorp	Inzet gedekt uit personeelsbudget
Fietsstraat Vijfhuizen	Uitwerken fietsstraatinrichting	2025/2026	Dekking vanuit Programma Ringdijk & Ringvaart
Fietsstraat Beinsdorp	Haalbaarheid onderzoeken	2026	Afwegen binnen Flankerende Maatregelen
Fietsstraat Zwanenburg	Uitwerken fietsstraatinrichting	2026	Dekking vanuit Programma Ringdijk & Ringvaart

Studie fietsstraten Hoofdweg Westzijde	Haalbaarheid onderzoeken	Nader te bepalen	Inzet gedekt uit personeelsbudget
Risico-gestuurde verkeerslichten	Onderzoeken toepassing iVRI-mogelijkheden	Nader te bepalen	Afwegen in toekomstige P&C producten
Korte termijnmaatregelen Schoolzones	Uitvoeren urgente aanbevelingen evaluatie schoolzones	2025/2026	Afwegen in toekomstige P&C producten
Flankerende maatregelen Zwaanshoek	Uitwerken verschillende maatregelen	2025/2026	Afwegen binnen Flankerende Maatregelen
Flankerende maatregelen Beinsdorp	Uitwerken verschillende maatregelen	2025/2026	Afwegen binnen Flankerende Maatregelen
Flankerende maatregelen Lisserbroek	Uitwerken verschillende maatregelen	2026	Afwegen binnen Flankerende Maatregelen

6.1.1.2 Maatregelen bewustwording en nudging (education)

Actie	Opvolging	Planning	Kosten
Schoolbreng-challenge	Uitwerken haalbaarheid voor week van het verkeer	2025 en verder	Variabel. Nader uit te werken met Verkeer en Meer
Meer lokale campagnes	Gebruik maken van ruimte voor maatwerk binnen regionale campagnes	Doorlopend	Variabel. Nader uit te werken met Verkeer en Meer
Stimuleren fietshelmen	Beschikbaar stellen 100 vouchers per jaar van € 50,-	2025 en verder	€ 5.000,- per jaar gedekt vanuit begroting
Doortrappen-Campagne	Intensiveren acties en beleggen coördinatie	Doorlopend	Variabel. Nader uit te werken met Vervoerregio Amsterdam
Extra aandacht verkeerseducatie onderwijsbreed	Belang verkeerseducatie blijvend onder de aandacht brengen van primair, voortgezet en praktijkonderwijs	Doorlopend	Variabel. Nader uit te werken met Verkeer en Meer
Toepassen wachttijdvoorspellers	Bij vervanging verkeerslichten onderzoeken of wachttijdvoorspellers toegepast kunnen worden	Doorlopend	Afwegen in toekomstige P&C producten
Safety Deals	Maximaal 2 safety deals per jaar sluiten met scholen	Doorlopend	Variabel. Maatregelen afwegen in toekomstige P&C producten
Stimuleren verkeersouders	Belang verkeersouders blijvend onder de aandacht brengen met campagnes en oproepen	Doorlopend	Variabel. Nader uit te werken met Verkeer en Meer
Bewegwijzering	Casusgerichte aanpassing bewegwijzering	Doorlopend	Variabel. Casus afhankelijk
Uitbreiden smileys	11 extra smileys aanschaffen	2026	€60.000,- Afwegen in UPM 2026
Stimuleren VVN Buurtacties	Buurtacties onder de aandacht brengen van inwoners	Doorlopend	Inzet gedekt uit personeelsbudget en subsidie Vervoerregio
Fietsers en voetgangers prioriteit bij BLVC plannen	Verwerken in LIOR en verkeersmanagementplan	Eerstvolgende update	Niet van toepassing

6.1.1.3 Maatregelen handhaving (enforcement)

Actie	Opvolging	Planning	Kosten
Opstellen verkeershandhavingsplan	Samen met politie en handhaving acties bepalen	Doorlopend	Inzet gedekt uit personeelsbudget
Extra aandacht voor alcohol en drugs in verkeer	*Handhavingsacties uitwerken in handhavingsplan*	*Doorlopend*	*Niet van toepassing*
Extra aandacht voor opgevoerde brommers, scooters en Fatbikes	*Handhavingsacties uitwerken in handhavingsplan*	*Doorlopend*	*Niet van toepassing*
Gerichte handhavingsacties	*Uitwerken gerichte handhavingsacties in handhavingsplan*	*Doorlopend*	*Niet van toepassing*
Lobby helmplicht bijzondere elektrische fietsen	Steunen van de lobby voor een helmplicht van bijzondere elektrische fietsen, zoals fatbikes	Doorlopend	Inzet gedekt uit personeelsbudget
Aanvragen flitspalen	Dossieropbouw voor aanvraag flitspalen	2025-2027	Inzet gedekt uit personeelsbudget
Aanvragen flexflitsers	Dossieropbouw voor aanvraag flexflitsers	Doorlopend	Inzet gedekt uit personeelsbudget
Aanvragen focusflitsers	Dossieropbouw voor aanvraag focusflitsers	Doorlopend	Inzet gedekt uit personeelsbudget
Protocol ernstige ongevallen	Opstellen van een Haarlemmermeerse protocol bij ernstige ongevallen	2025	Inzet gedekt uit personeelsbudget
Lobby trajectcontrole	Regionale lobby voor invoering trajectcontroles op regionale stroomwegen	Doorlopend	Inzet gedekt uit personeelsbudget

6.2 Governance

Verkeersveiligheid vraagt om afgestemde aanpak met veel partijen buiten de gemeente, zoals;

- Andere wegbeheerders (Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Holland, Schiphol, Staatsbosbeheer en Recreatieschap Spaarnwoude)
- Omliggende gemeentes
- Vervoerregio Amsterdam
- Rijksoverheid
- Belangenbehartigers (Dorps- en Wijkraden, Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland (VVN), Land- en Tuinbouworganisatie (LTO), Cumela, Belangengroep Gehandicapten Haarlemmermeer (BGH), Transport en Logistiek Nederland (TLN), evofenedex)
- Openbaar vervoerbedrijven (Connexxion en Qbuzz)
- Handhavingsinstanties (Politie en Openbaar Ministerie)
- Ondernemers (MKB, Winkeliersverenigingen, Ondernemersverenigingen, Parkmanagementorganisaties)

Verkeersveiligheid zal permanent en bij voortduring afstemming vragen. Voor het opstellen van dit actieplan is een groot deel van bovenstaande partijen gevraagd om mee te denken en vanuit hun belang aan de voorkant inbreng mee te geven. Per project zal bij de uitvoering van maatregelen gekeken worden met welke partij/partijen samen opgetrokken dient te worden. Daarnaast geldt dat iedereen zijn eigen rol en verantwoordelijkheid heeft. Wij zullen hen daar ook indien nodig op aanspreken.

6.3 Monitoring

Een belangrijk aspect vormt de monitoring. In hoofdstuk 4 zijn doelen en indicatoren benoemd, conform de Methode Duisenberg. Hiermee kan de voortgang op verkeersveiligheid worden gemonitord.

De monitoring zelf zal verlopen via de periodieke Mobiliteitsmonitor. Na vaststelling van dit actieplan zullen de indicatoren opgenomen worden in de gemeentelijke begroting en de Mobiliteitsmonitor. Afhankelijk van de kwaliteit en beschikbaarheid van databronnen zullen de genoemde indicatoren minimaal tweejaarlijks aan de raad gerapporteerd worden.

6.4 Evaluatie

Het Actieplan Verkeersveiligheid sluit qua beleidscyclus aan bij het Regionale Aanpak Verkeersveiligheid van de Vervoerregio Amsterdam. Deze heeft een looptijd tot 2030. Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid heeft een horizon tot 2040. Wij stellen daarom voor dat het Haarlemmermeerse Actieplan Verkeersveiligheid meeloopt met de beleidstermijnen van de Vervoerregio Amsterdam. Hierdoor ontstaat de flexibiliteit om op vaste momenten richting eindbeeld 2050 het beleid aan te passen aan de situatie van dat moment.

Daarnaast biedt de Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit de inzichten en middelen om tussentijds bij te sturen op de doelen uit het actieplan indien noodzakelijk.

In 2030 kunnen college en raad besluiten met de kennis van dat moment om het Actieplan voort te zetten, te actualiseren of op te laten gaan in een ander plan.

Rapport

Projectnummer: 369318
Referentienummer: SWNL_Haarlemmermeer_V1
Datum: 07-02-2020

Verkeersveiligheidsanalyse Haarlemmermeer

Inventarisatiedocument

Definitief

Opdrachtgever:
Vervoerregio Amsterdam
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

Sweco
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.

Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Wouter van Haperen

T +31 88 811 51 14
M +31 6 58 87 40 45

Verantwoording

Titel	Verkeersveiligheidsanalyse Haarlemmermeer
Subtitel	Inventarisatiedocument
Projectnummer	369318
Referentienummer	SWNL_Haarlemmermeer_V1
Revisie	Definitief
Datum	07-02-2020
Auteur	Wouter van Haperen e.a.
E-mailadres	wouter.vanhaperen@sweco.nl
Gecontroleerd door	Inge Mijnders
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Willem Scheper
Paraaf goedgekeurd	

SWECO

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Algemeen 4
1.2 Toelichting op voorliggend document 4
2 Ontwikkeling bevolkingsgroei 6
3 Weg- en verkeersbeeld 7
3.1 Fietsnetwerk 7
3.2 Snelhedenkaart CROSS 8
3.3 Risicokaart Hastig 10
4 Voertuigen 13
5 Alcohol-, drugs- en medicijngebruik 14
5.1 Beschikbare gegevens 14
5.2 Reflectie 14
6 Ongevallenbeeld 15
6.1 Geregistreerd ongevallenbeeld 15
6.1.1 Aantal slachtoffers naar leeftijd en vervoerswijze 15
6.1.2 Moment van de dag 16
6.2 Van geregistreerde slachtoffers naar geschat aantal ernstig verkeersgewonden 16
6.2.1 Bevolkingssamenstelling 16
6.2.2 Verkeersdrukte 17
6.2.3 Verdeling slachtoffers over verkeersdeelnemers, leeftijdsgroepen en locaties 17
6.3 Geschat aantal ernstig verkeersgewonden en prognose voor 2030 17
6.3.1 Slachtoffers naar leeftijdsgroep 17
6.3.2 Slachtoffers naar wegbeheerder 18
6.3.3 Slachtoffers naar vervoerswijze 18
7 Prognose risico's 19
7.1.1 Risico's vanuit het oogpunt van infrastructuur 19
7.1.2 Risico's vanuit het oogpunt van doelgroepen 21
8 Verslag een-op-een gesprek 22
9 Opzet risicogestuurd werken 24

Bijlagen

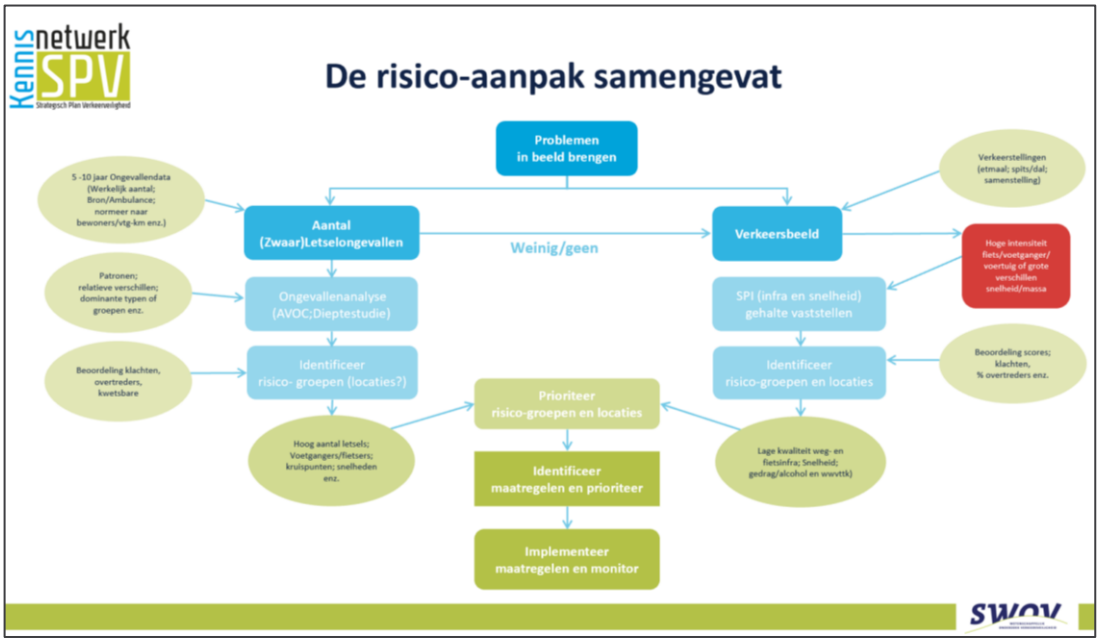
1. Stappenplan Kennisnetwerk SPV2030 risicoanalyse
2. Quick-scan ongevallenbeeld
3. Gespreksverslag Fietsersbond - lokale afdelingen
4. Gespreksverslag Politie Eenheid Noord-Holland

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het SPV 2030 stuurt aan op een risicogestuurde, proactieve en regionale aanpak met als doel om meer actie te ondernemen daar waar het relatief gevaarlijk is. Dit beleid gaat uit van de gedachte dat waar zich een hoog of verhoogd risico voordoet vroeg of laat uiteindelijk meer slachtoffers zullen vallen. De risico's moeten in kaart worden gebracht. Dat kunnen risico's zijn die de infrastructuur betreffen, maar evenzeer risico's die gelegen zijn in het gedrag van verkeersdeelnemers. Op basis van het inzicht in de risico's kunnen partijen bepalen wat de meest effectieve maatregelen zijn.

Het risicogestuurd werken is nog volop in ontwikkeling. Het Rijk heeft het Kennisnetwerk SPV ingesteld met de opdracht om kennis over het risicogestuurd werken te ontwikkelen en te verspreiden. Het is bekend dat veel risico-indicatoren en data nog niet dusdanig zijn uitgewerkt dat zij op dit moment het handvat geven om risicogestuurd werken in optima forma uit te voeren.



1.2 Toelichting op voorliggend document

De Vervoerregio Amsterdam heeft Sweco gevraagd een brede verkeersveiligheidsanalyse binnen het gebied van de Vervoerregio Amsterdam uit te voeren. Het risicogestuurd werken moet ook op gemeentelijk en (deel)regionaal niveau beklijven om succesvol te zijn. De gemeenten zijn de grootste 'wegbeheerder' binnen de vervoerregio. Er is daarom voor gekozen om eerst per gemeente een inventarisatie op te zetten.

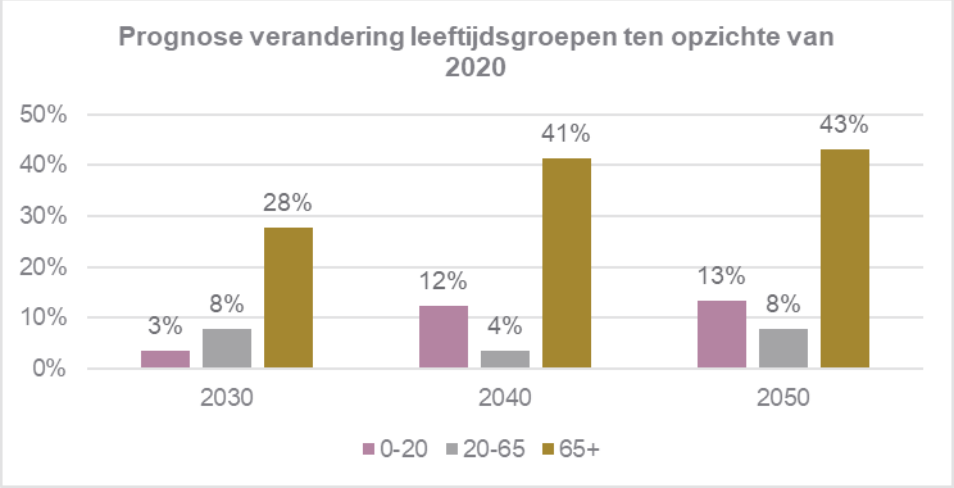
Dit document geeft inzicht in de beschikbare informatie (hoofdstuk 2 tot en met 7) voor de gemeente Haarlemmermeer, zowel vanuit ongevallendata als vanuit andere data die inzicht (kunnen) geven in risicofactoren voor de verkeersonveiligheid. In de data is gezocht naar beschikbare data die aansluit bij de risico-aanpak vanuit het Kennisnetwerk SPV2030 (zie bijlage 1).

Een concept van voorliggend document en de inzichten vanuit het Verkeersveiligheidskompas en het SPI-kompas (van bureau Hastig) zijn besproken in een een-op-een gesprek met de gemeente. In dit gesprek is met elkaar bediscussiërd op welke manier risicogestuurd werken kan worden opgepakt. In het gesprek zijn 'haakjes' naar voren gekomen waar de gemeente Haarlemmermeer zich op zou moeten focussen en/of welke informatie ontbreekt om op een goede manier risicogestuurd te werken. Een beknopt verslag van dit gesprek is opgenomen in voorliggend document (hoofdstuk 8).

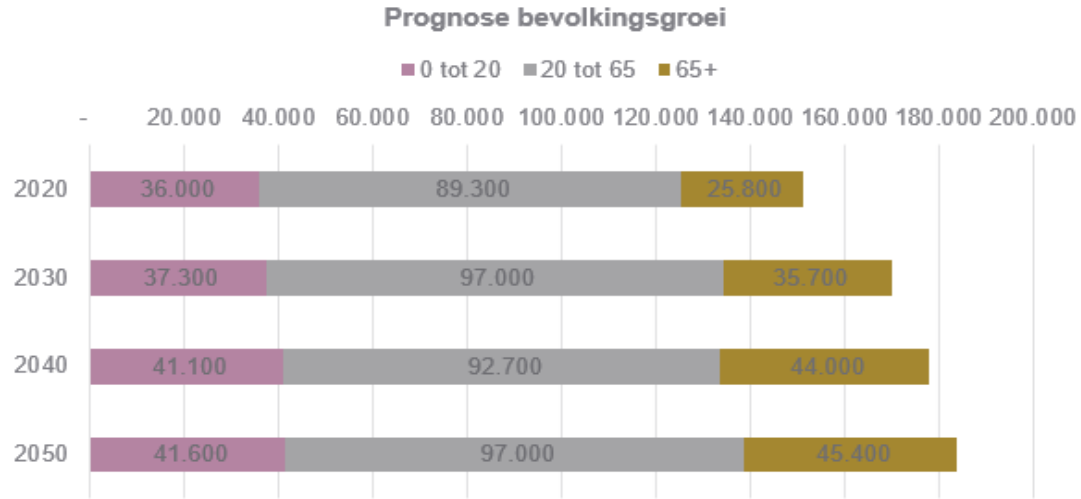
Op basis van de opgedane inzichten is een concluderende samenvatting (hoofdstuk 9) opgesteld waarin inzicht is gegeven in de grootste opgaven voor de gemeente.

2 Ontwikkeling bevolkingsgroei

De prognose voor de bevolkingsgroei is gebaseerd op de CBS-cijfers. De gemeente Haarlemmermeer laat een vergrijzing van 43% zien in de periode 2020-2050 terwijl de gehele bevolking 18% zal groeien. Ook de andere leeftijdsgroepen zullen nog verder toenemen. De groep 20-65 jarigen blijft de grootste leeftijdscategorie.



Prognose verandering leeftijdsgroepen ten opzichte van 2020 (CBS, 2019).



Prognose bevolkingsgroei naar 2030, 2040 en 2050 (CBS, 2019).

Jaar	Groei
2020 → 2030	11%
2020 → 2040	15%
2020 → 2050	18%

Prognose bevolkingsgroei naar 2030, 2040 en 2050 (CBS, 2019).

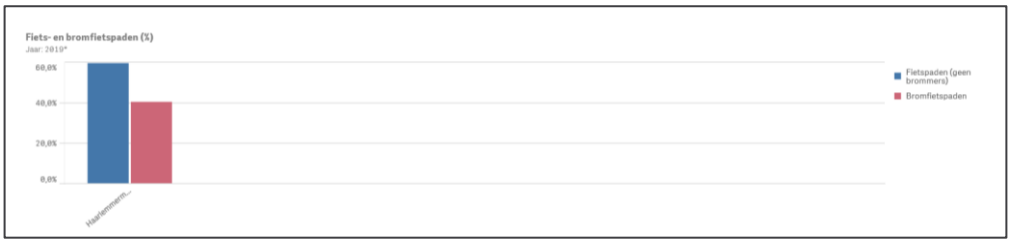
3 Weg- en verkeersbeeld

Er is (nog) geen inventarisatie van het wegennetwerk beschikbaar. De gemeente Haarlemmermeer neemt op dit moment deel aan de uitwerking van NSI Light die door het SWOV wordt opgesteld. Daarnaast is er een inventarisatie van het fietsnetwerk opgesteld door de Fietsersbond (Verkeersveiligheidsvergelijker); dit geeft op hoofdlijn een beeld hoe de infrastructuur voor de fietser is ingericht.

Ten aanzien van het verkeersbeeld is vanuit VIAstat de CROSS snelhedenkaart beschikbaar (koppeling ongevallen en rijsnelheid) en heeft bureau Hastig het risicokompas ontwikkeld (koppeling ongevallen en verkeersintensiteit).

3.1 Fietsnetwerk

Op de Verkeersveiligheidsvergelijker zijn de resultaten van een inventarisatie van de fietsinfrastructuur door de Fietsersbond opgenomen (2019). Het betreft fietspaden langs 50 en 80 km/uur wegen en de kenmerken van aanliggende, vrijliggende en solitaire (brom)fietspaden. Op 60% van de paden is het pad alleen beschikbaar voor fietsers - op 40% van de paden is er sprake van gebruik door fietsers en bromfietsers. Meer dan 90% van de paden is een tweerichtingen (brom)fietspad. Op ongeveer de helft van de 50 km/uur wegen rijden fietsers op de rijbaan. Ook is er een klein gedeelte 80 km/uur weg waar fietsers op de rijbaan rijden. De kwaliteit van de (brom)fietspaden wordt over het algemeen goed tot redelijk beoordeeld. Een aandachtspunt is het strooien van (brom)fietspaden bij gladheid.



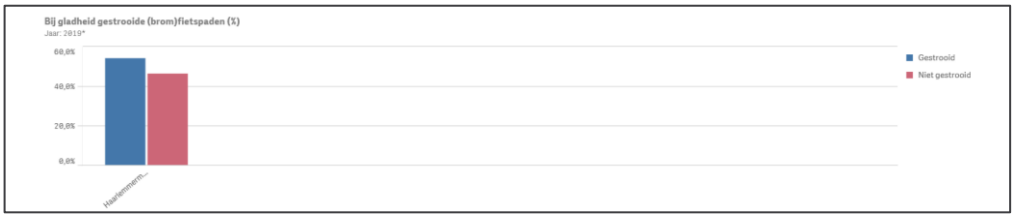








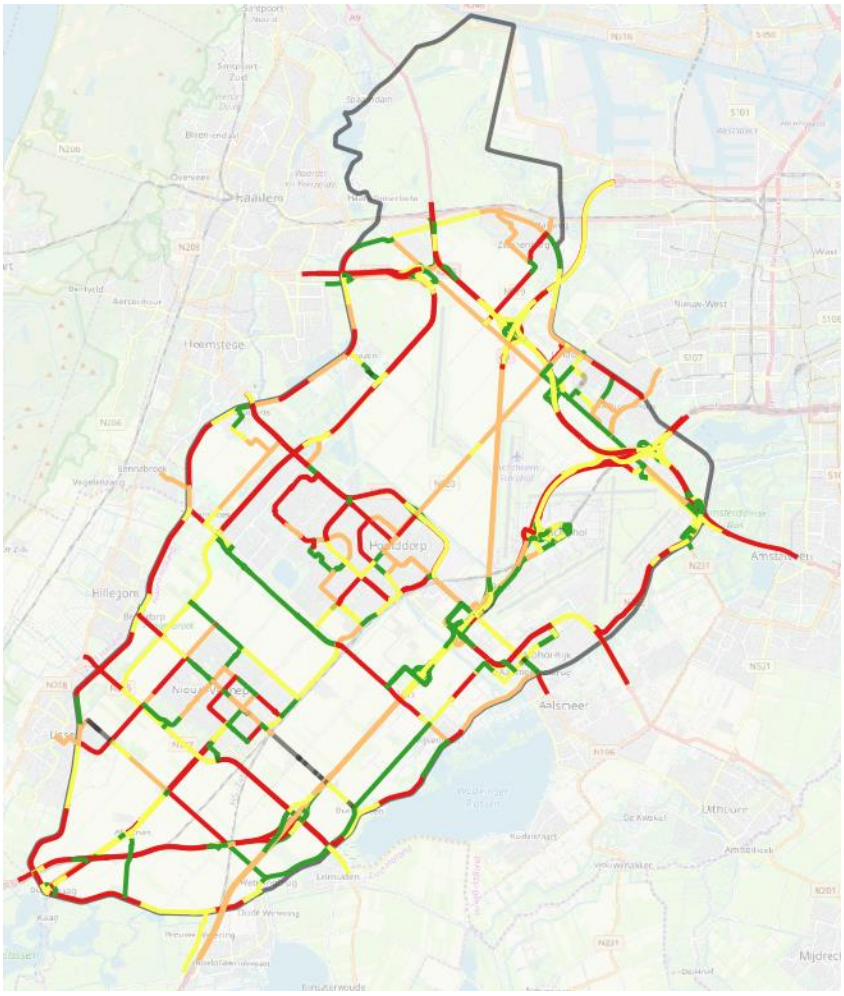




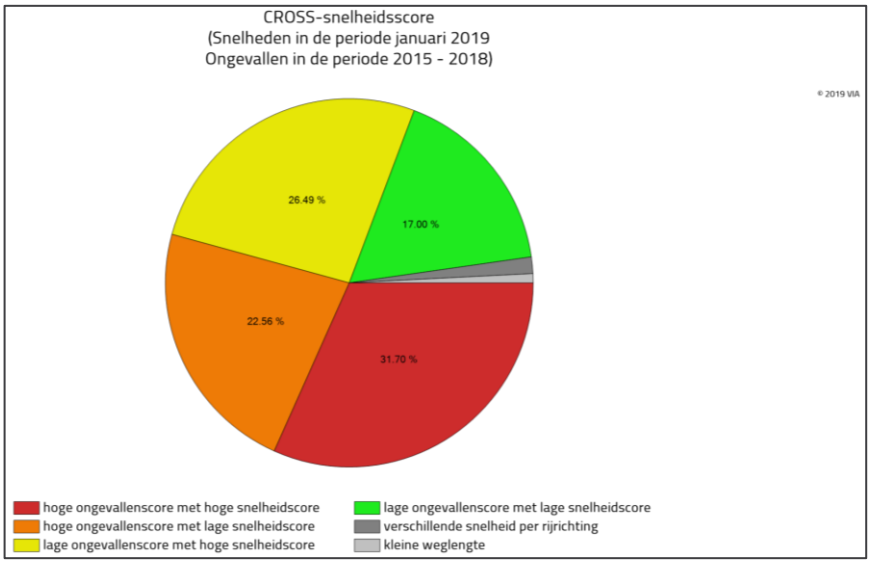
3.2 Snelhedenkaart CROSS

Onderstaand is de CROSS snelhedenkaart opgenomen. Deze kaart is samengesteld op basis van snelheden uit floating car data en ongevallen uit de STAR-database (periode 2015-2018), waarbij een score wordt toegekend voor snelheidsovertredingen en ongevallen. Hoe meer snelheidsovertredingen of ongevallen, hoe hoger de score. Deze twee worden vervolgens aan elkaar gekoppeld:

- Rode wegsegmenten hebben zowel een hoge snelheidsscore als een hoge ongevallenscore. Dit zijn wegen waarvan in het risicogestuurd werken bezien moet worden of hier een specifieke aanpak ten aanzien van snelheid op ingezet kan worden.
- Oranje wegsegmenten hebben een hoge ongevallenscore, maar een lage snelheidsscore. Hier moet gezocht worden naar andere oorzaken die de verkeersonveiligheid (kunnen) beïnvloeden.
- Gele wegsegmenten kennen een lage ongevallenscore, maar een hoge snelheidsscore. Deze wegen kunnen in potentie onveilig zijn.
- Groene wegen hebben zowel een lage snelheidsscore als lage ongevallenscore.



De CROSS-snelheden kaart (VIAStat)



De verdeling van de CROSS-scores in januari 2019 (bron: VIA,2019)

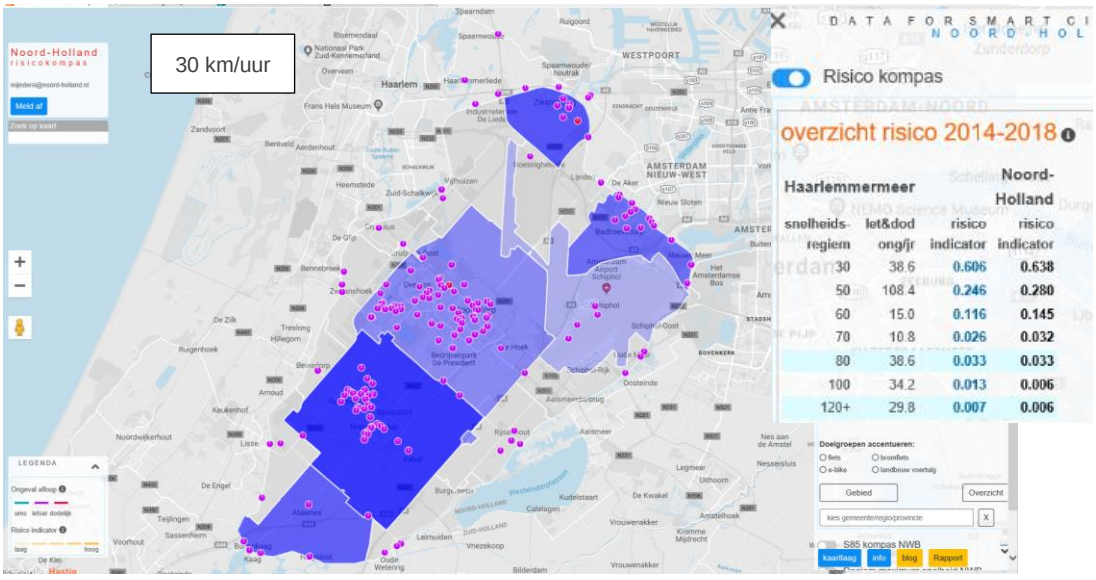
3.3 Risicokaart Hastig

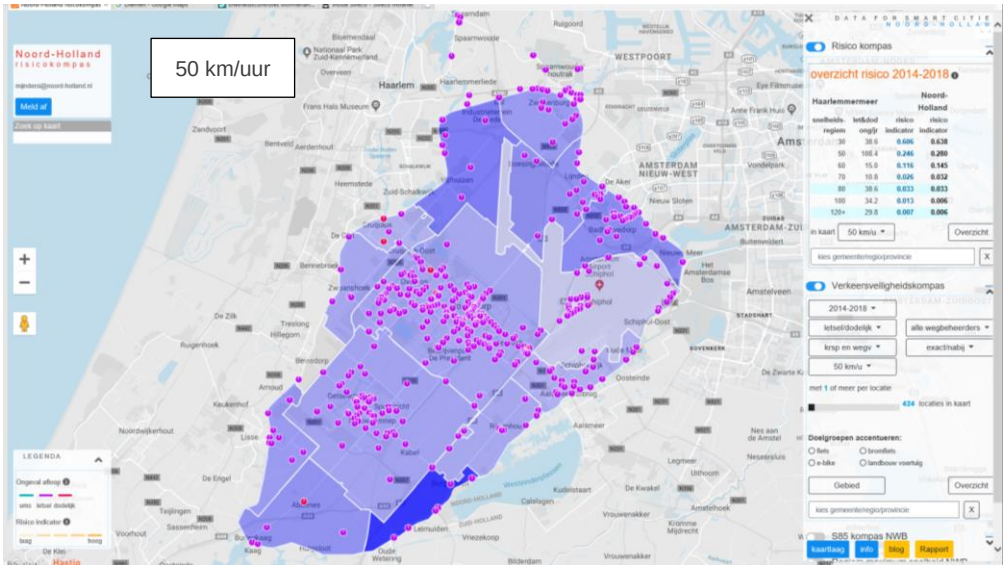
Het bureau Hastig ontwikkelde het SPI-kompas en komt daarmee tot een inschatting van risico's. Het SPI-kompas geeft per snelheidsregiem (30 km/uur, 50 km/uur enz.) aan waar de grootste risico's zijn. Hierbij wordt naast de geregistreerde ongevallen gebruik gemaakt van een schatting van de intensiteit (op basis van floating car data) op elke weg in de gemeente. Dit wordt vertaald in een risico-indicator voor de betreffende wijk gerelateerd aan het betreffende snelheidsregiem (dit moet dus zelf vertaald worden naar de wegen waar dit snelheidsregiem van toepassing is). Op het moment dat er onvoldoende cijfers zijn wordt er door de tool geen risico-indicator berekend. Het SPI-kompas bevat daarnaast informatie over gereden snelheden op een groot deel van het wegennet, gebaseerd op gegevens van het NDW.

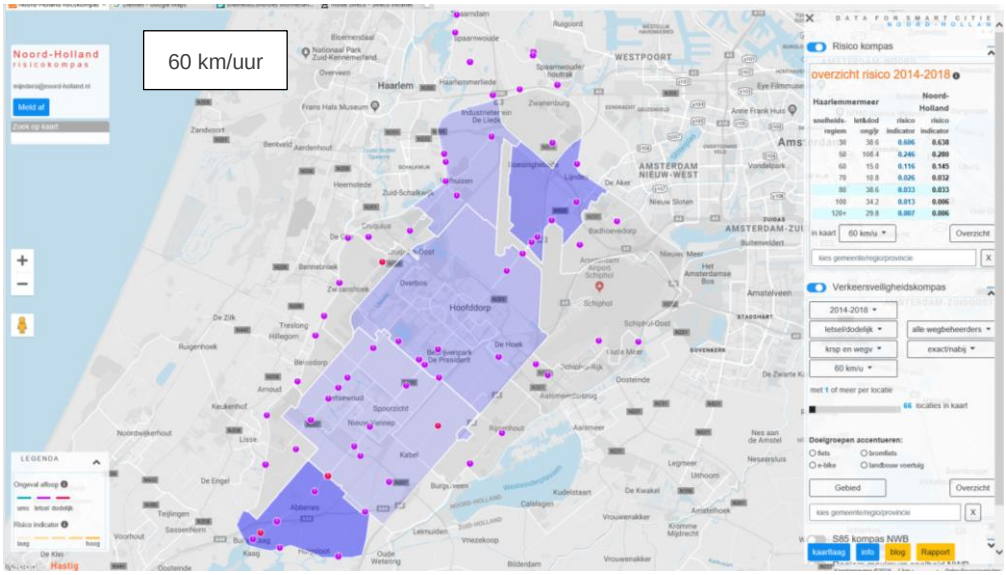
De cijfers moeten met de nodige voorzichtigheid gebruikt worden. Het geeft enkel een indicatie van de opgave per gemeente. Het gaat er om het inzicht te krijgen op de achtergrond bij de specifieke waarden en te bezien waar de prioriteit zou kunnen komen te liggen; hier liggen juist de opgaven om mee aan het werk te gaan.

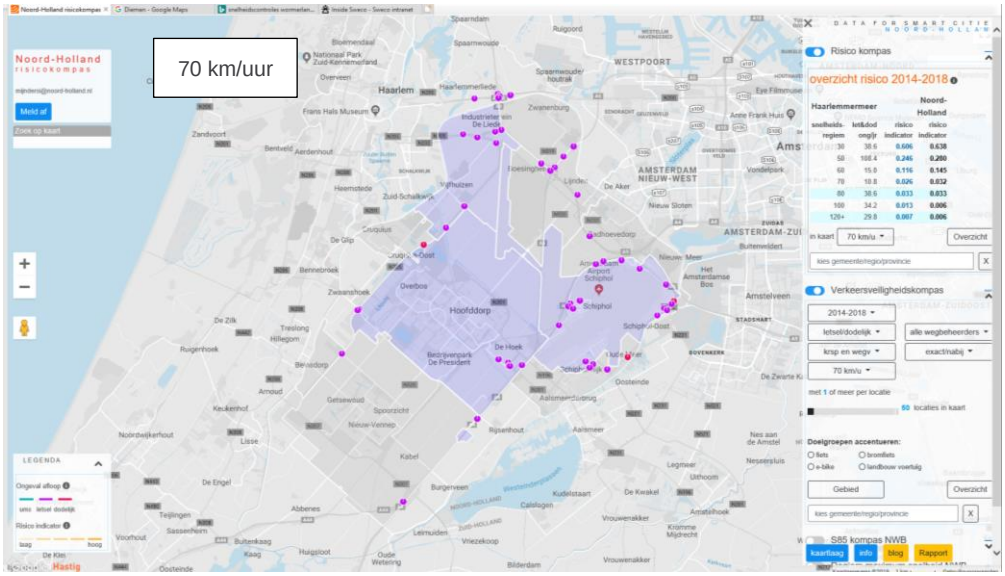
Risico-indicator
Voor de risicogestuurde aanpak ontwikkelde Hastig een risico-indicator die per snelheidsregime berekent wat de kans is op een letselongeval. Er wordt gebruik gemaakt van een schatting van de intensiteit op basis van floating car data (uit navigatiesystemen en smartphones). Die schatting heeft een zekere bandbreedte. Het gemiddelde daarvan wordt gebruikt in de kaarten en tabellen; het is goed om te realiseren dat het schattingen zijn. De risico-indicator geschikt om verschillen tussen wijken te laten zien bij hetzelfde snelheidsregiem.

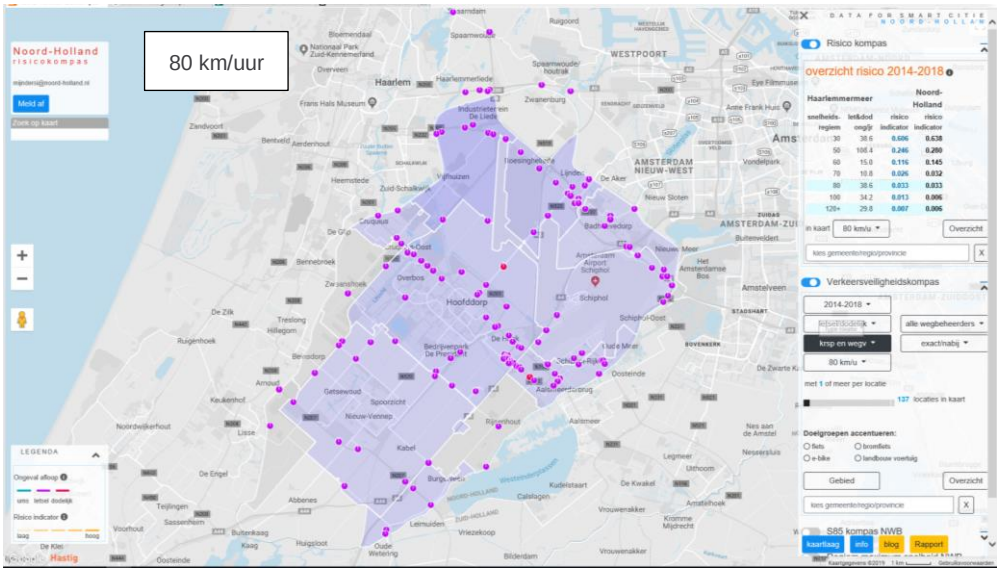
De kompas rekent per snelheidsregiem een risico-indicator uit. De indicatoren voor Haarlemmermeer liggen ongeveer op het Noord-Hollands gemiddelde. Het grootste risico ligt in de 30 km/uur gebieden. In absolute zin ligt de grootste opgave in de 50 km/uur gebieden. In de navolgende overzichten is met blauw een indicatie van het risico aangegeven en zijn de ongevallen bij het betreffende snelheidsregiem weergegeven (hoe donkerder de kleur blauw, hoe hoger het berekende risico).




50 km/uur
Noord-Holland
risicokompas
Risico kompas
overzicht risico 2014-2018
Verkeersveiligheidskompas
LEGENDA

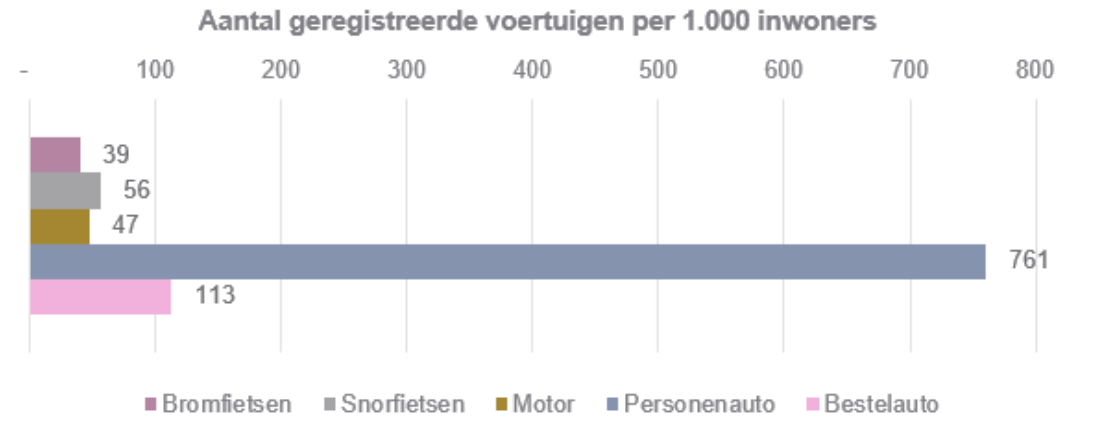

60 km/uur
Noord-Holland
risicokompas
Risico kompas
overzicht risico 2014-2018
Verkeersveiligheidskompas
LEGENDA


70 km/uur
Noord-Holland risicokompas
Risico kompas
overzicht risico 2014-2018
Verkeersveiligheidskompas
S85 kompas NWB

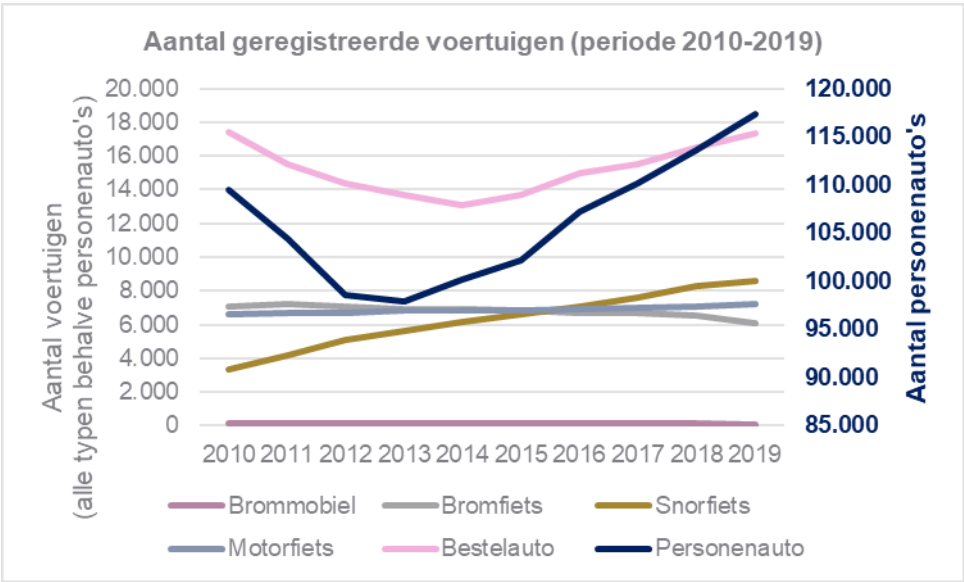

80 km/uur
Noord-Holland risicokompas
Risico kompas
overzicht risico 2014-2018
Verkeersveiligheidskompas
S85 kompas NWB

4 Voertuigen

Inzicht in het aantal geregistreerde voertuigen is gebaseerd op CBS-cijfers. Het autobezit per 1.000 inwoners is in de gemeente Haarlemmermeer 76,1%. Daarnaast is te zien dat in de periode 2010-2012 het aantal geregistreerde personenauto's flink daalde, om vanaf 2013 vervolgens weer flink toe te nemen. Ook het aantal geregistreerde snorfietsen laat in de periode 2010-2019 een stijging zien. Het aantal geregistreerde bromfietsen laat een lichte daling zien.



Aantal geregistreerde voertuigen per 1.000 inwoners op 1 januari 2019 (CBS, 2019).



Ontwikkeling aantal geregistreerde voertuigen in de periode 2010-2019 (CBS, 2019).

5 Alcohol-, drugs- en medicijngebruik

5.1 Beschikbare gegevens

Er zijn (nog) geen bruikbare cijfers per gemeente beschikbaar over alcohol-, drugs- en (medicijn)gebruik in het verkeer.

Vanuit de beschikbare ongevallendata (periode 2014-2018) komt het volgende naar voren:

- De registratiegraad met betrekking tot alcoholgebruik is zeer gelimiteerd: van de 12.426 betrokken werd slechts 348 keer geregistreerd of er wel of geen alcohol werd geconstateerd.
- Van de 1.997 slachtoffers werd slechts 75 keer geregistreerd of er sprake was van alcohol. In 52 gevallen werd alcohol geconstateerd, waarvan 44 keer het promilage te hoog was.
- Bij slechts 1 van de 34 dodelijk slachtoffers werd alcohol geregistreerd. Dit slachtoffer was niet onder invloed.

Verkeersboetes geven onvoldoende inzicht, omdat de hoeveelheid bekeuringen sterk afhangt van hoe vaak de Politie controleert.

5.2 Reflectie

Vanuit het gesprek met de gemeente en de Politie komt naar voren dat alcohol- en drugsgebruik in het verkeer ook in de gemeente Haarlemmermeer aan de orde is. Maar dat er geen beeld is hoeveel dit gebeurt. De verwachting is dat de gemeente niet afwijkt van het landelijk beeld.

Het SWOV (factsheet) geeft voor alcoholgebruik in het verkeer als landelijk beeld:

- In 2015 vielen naar schatting 12%-23% van de verkeersdoden in Nederland als gevolg van alcohol in het verkeer.
- In 2017 reed 1,4% van de automobilisten tijdens weekendnachten onder invloed van alcohol. Bij fietsers ligt het percentage veel hoger: metingen in 2013 tijdens avond- en nachturen (17:00-8:00 uur) in het uitgaansgebied van Den Haag en Groningen bleek gemiddeld 42% van de geteste fietsers met meer alcohol op te fietsen dan wettelijk is toegestaan. Hier zijn geen cijfers van beschikbaar buiten uitgaansgebieden.

Het ongevalsrisico van een automobilist is bij een bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,5‰ ongeveer 1,4 keer hoger dan bij nuchter rijden. Bij 1,0‰ is het risico bijna 4 keer zo hoog, en bij 1,5‰ meer dan 20 keer.

Het SWOV (factsheet) geeft voor drugsgebruik in het verkeer als landelijk beeld:

- Uit onderzoek blijkt dat ongeveer 3,4% van de automobilisten in Nederland met drugs en/of geneesmiddelen in zijn lichaam aan het verkeer deelneemt, waarbij circa 2,8% van de autobestuurders sporen van drugs en 0,6% sporen van geneesmiddelen in het lichaam had.
- Het middelengebruik is het hoogst onder jonge mannelijke automobilisten. Het blijkt dat alcohol en cannabis (hasj en wiet) verreweg het meest in het Nederlandse verkeer voorkomen, gevolgd door cocaïne en benzodiazepines (slaap- en kalmeringsmiddelen).
- Hoeveel slachtoffers er precies door drugsgebruik in het verkeer vallen is onbekend. Uit een ziekenhuisstudie bleek dat ongeveer 10% van de ernstig gewonde autobestuurders positief was voor drugs.

6 Ongevallenbeeld

Stap 5 in het stappenplan voor het uitvoeren van risico-analyse is het bestuderen van ongevallen- en slachtoffercijfers (Kennisnetwerk SPV, 2019). In Bijlage 2 is een een quick-scan opgenomen van het ongevallenbeeld in de gemeente Haarlemmermeer, op basis van BRON-data en STAR-database. De ongevallenregistratie in deze bronnen is echter niet compleet. In combinatie met een beperkt aantal ongevallen is de kans op vertekening van het ongevallenbeeld groot, waardoor al snel een vertekend beeld kan onstaan. Toch geeft deze quick-scan inzicht in locaties en locatiekenmerken waar ongevallen geregistreerd worden, welke meegenomen kunnen worden in het opstellen van een gemeentelijke uitvoeringsagenda.

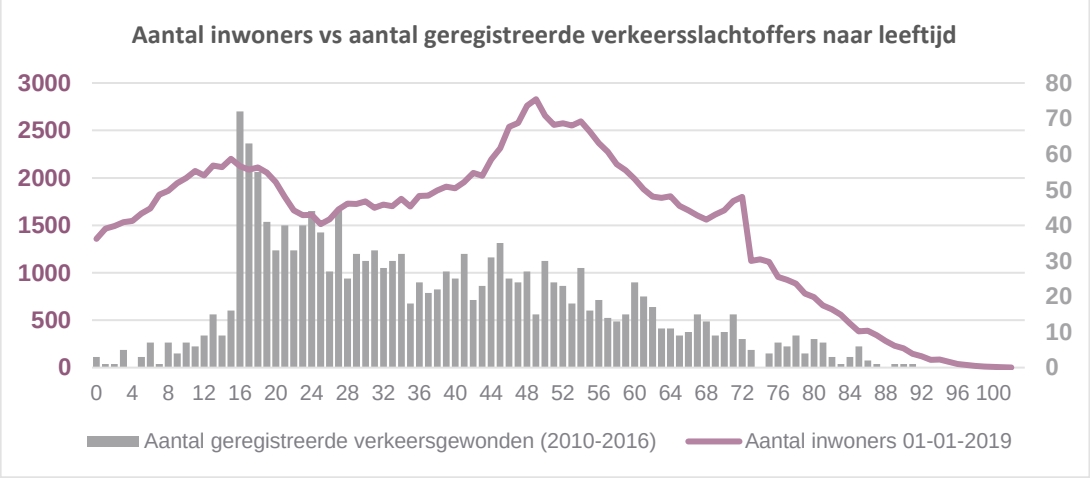
Dit hoofdstuk is als volgt opgebouwd: eerst volgt een beperkt overzicht van de quick-scan ongevallenbeeld, waarbij de belangrijkste bevindingen gepresenteerd worden. Vervolgens wordt omschreven hoe het geregistreerde ongevallenbeeld wordt vertaald naar een schatting van het aantal ernstig gewonden in de huidige situatie en naar 2030 toe. Het hoofdstuk sluit af met een overzicht van het geschat aantal huidige en toekomstige ernstig verkeersgewonden op basis van leeftijdsklasse, wegbeheerder en vervoerswijze.

6.1 Geregistreerd ongevallenbeeld

6.1.1 Aantal slachtoffers naar leeftijd en vervoerswijze

Bevindingen:

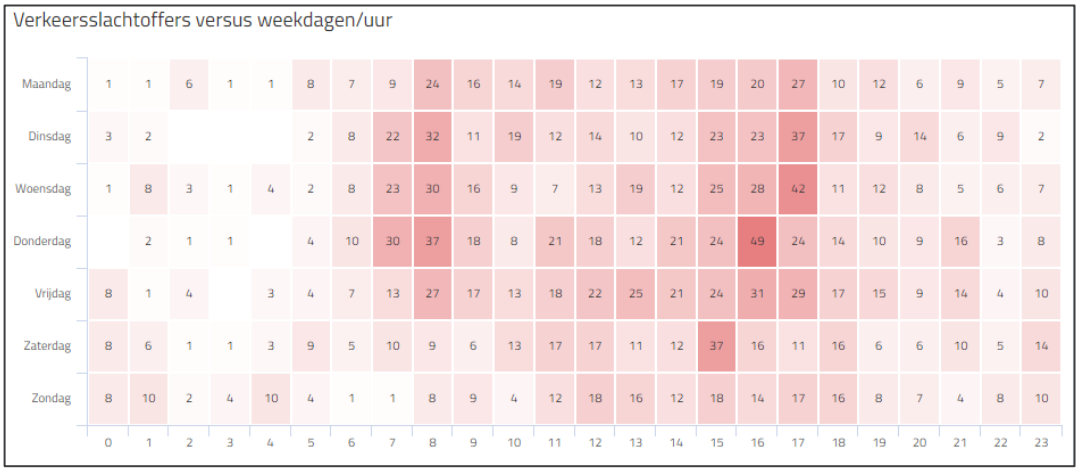
- De meeste slachtoffers vallen tussen de 15 en 20 jaar. Daarna neemt het aantal slachtoffers geleidelijk af;
- Afgezet tegen het aantal inwoners per leeftijd lijkt het risico hoger te zijn onder jongeren rond de 15-20 jaar;
- Slachtoffers onder bromfietsers werden voornamelijk onder jongeren (12 t/m 24 jaar) geregistreerd.



Het aantal (dodelijke) slachtoffers naar leeftijd in de periode 2014-2018 (VIAstat).

6.1.2 Moment van de dag

De meeste slachtoffers vallen tussen 16:00 en 17:00 uur tijdens de donderdagavondspits. De meeste slachtoffers vallen tijdens de ochtend- en avondspitsuren. De meeste verkeersslachtoffers vielen op donderdag (340), gevolgd door vrijdag (336) en woensdag (300).



Het aantal geregistreerde slachtoffers naar (uur van de) dag (2014-2018, VIAstat).

6.2 Van geregistreerde slachtoffers naar geschat aantal ernstig verkeersgewonden

In de BRON-data worden niet alle ongevallen en slachtoffers geregistreerd. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in de rapportage 'Het aantal ernstig verkeersgewonden in de Vervoerregio Amsterdam; ontwikkeling in de periode 2007-2016' het daadwerkelijk aantal ernstig verkeersgewonden op basis van ambulancedata en gegevens uit de ziekenhuizen vastgesteld. Deze analyse is op het niveau van de Vervoerregio Amsterdam als geheel en die van de deelregio's uitgevoerd. Om een nauwkeuriger beeld van het huidig aantal ernstig verkeersgewonden te verkrijgen en een prognose voor het aantal ernstig verkeersgewonden in 2030 op te stellen is de BRON-data bewerkt met ophoogfactoren. De gegevens uit Bijlage B4 'Aantal ernstig verkeersgewonden (EVG) naar vervoerswijze en deelregio' zijn in deze prognose 'gefit' op de gegevens uit BRON; hiermee is het mogelijk een slag dieper naar locaties en gemeenteniveau te gaan. Bepaalde doelgroepen in BRON worden hierdoor aanzienlijk verhoogd, zoals fietsers en voetgangers. Automobilisten daarentegen zijn echter veel minder sterk vertegenwoordigd dan in BRON, dit komt doordat BRON ook de lichte slachtoffers bevat en onder automobilisten relatief gezien veel lichte slachtoffers vallen. Voor de fietsslachtoffers die zonder betrokkenheid van een motorvoertuig zijn gevallen (circa 80% van de totale groep fietsslachtoffers) is aangenomen dat 70% hiervan op wegvakken en 30% op kruispunten heeft plaatsgevonden. Voor de fietsslachtoffers die met een motorvoertuig in aanraking zijn gekomen (circa 20% van de totale groep fietsslachtoffers), is dit precies andersom aangenomen: 30% op wegvakken en 70% op kruispunten. Voor de prognose naar 2030 toe zijn ook andere belangrijke elementen opgenomen, welke navolgend kort worden toegelicht.

6.2.1 Bevolkingssamenstelling

Voor de ontwikkeling van de *bevolkingssamenstelling* is gebruik gemaakt van CBS-gegevens over het aantal inwoners voor uw gemeente nu en in de toekomst met onderscheid naar drie groepen: 0 tot 20 jaar, 20 tot 65 jaar, 65 jaar en ouder. De aanname bij de prognoseberekeningen van het aantal slachtoffers is dat de aantallen slachtoffers voor elke

leeftijdsgroep proportioneel zijn aan de ontwikkeling van het aantal inwoners in die leeftijdsgroep. Wanneer bijvoorbeeld het aantal inwoners van 65 jaar en ouder in uw gemeente, zal het aantal slachtoffers van 65 jaar en ouder ook toenemen. Oudere verkeersdeelnemers vormen net als jongere verkeersdeelnemers een risicogroep als het gaat om verkeersveiligheid. De bevolkingssamenstelling is daarmee een belangrijke component in de prognoseberekeningen.

6.2.2 Verkeersdrukte

Voor de ontwikkeling van de *verkeersdrukte* is gebruik gemaakt van het verkeersmodel VENOM. Dit model bevat informatie over netwerken, verkeer- en vervoerbeleid voor autoverkeer en sociaal economische gegevens op lokaal/regionaal niveau. De aanname bij de berekeningen is dat de aantallen slachtoffers voor elk wegtype proportioneel zijn aan de ontwikkeling van de verkeersdrukte op die typen wegen. De verkeersdrukte is hierbij uitgedrukt in de verkeersprestatie: het product van het aantal voertuigen dat over een weg rijdt en de lengte van deze weg. Wanneer bijvoorbeeld de verkeersprestatie op 50 km/uur wegen in uw gemeente toeneemt zal ook het aantal slachtoffers op deze wegen hoger zijn. De gegevens uit het verkeersmodel betreft automobiliteit, de ontwikkeling van de fietsmobiliteit is bij gebrek aan informatie gelijk gesteld aan die van de automobiliteit.

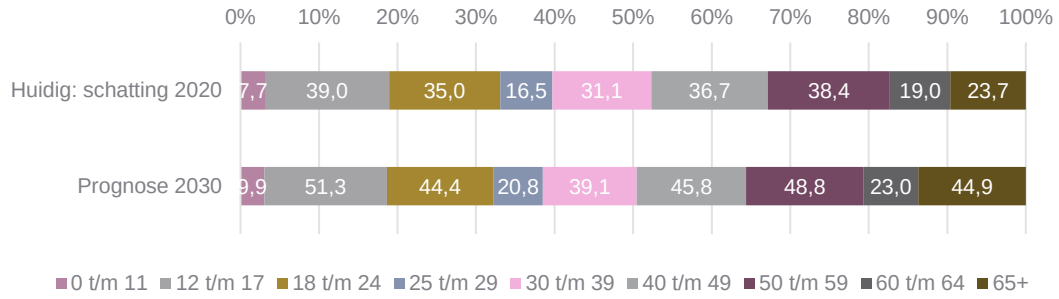
6.2.3 Verdeling slachtoffers over verkeersdeelnemers, leeftijdsgroepen en locaties

Op basis van slachtoffergegevens uit BRON over de laatste jaren (2010-2016) is bepaald hoe de huidige *slachtofferverdeling* over verschillende verkeersdeelnemers, leeftijdsgroepen en locaties is. Bij verkeersdeelnemers is gewerkt met vijf groepen: fietsers, bromfietsers+, voetgangers, automobilisten en motorrijders. Bij de leeftijdsgroepen is gewerkt met negen groepen: 0 t/m 11 jaar, 12 t/m 17 jaar, 18 t/m 24 jaar, 25 t/m 29 jaar, 30 t/m 39 jaar, 40 t/m 49 jaar, 50 t/m 59 jaar, 60 t/m 64 jaar en 65+ jaar. Bij locaties is onderscheid gemaakt naar wegbeheerder (rijkswaterstaat, provincie, gemeenten, waterschappen en overige wegbeheerders), snelheidslimiet en wegvakken of kruispunten (hierbij is onderscheid gemaakt in 3-takskruispunten, 4-takskruispunten en rotondes). Door in de prognoseberekening uit te gaan van de huidige slachtofferverdeling wordt indirect gewerkt met risico-indicatoren. Bij risico-indicatoren worden absolute aantallen, zoals bijvoorbeeld het aantal slachtoffers, gedeeld door een expositiemaat. Voorbeelden van expositiematen zijn weglengte, verkeersprestatie, aantal inwoners en aantal bromfietsen. Wanneer we bijvoorbeeld het aantal fietsslachtoffers uitzetten tegen het aantal inwoners blijkt dat het aantal fietsslachtoffers onder ouderen hoger ligt dan onder fietsers met een middelbare leeftijd: ouderen fietsers hebben dus een groter slachtofferrisico. Ook jongere fietsers hebben een hoger slachtofferrisico. Daarnaast komen verschillen tussen regio’s en gemeenten aan het licht.

6.3 Geschat aantal ernstig verkeersgewonden en prognose voor 2030

6.3.1 Slachtoffers naar leeftijdsgroep

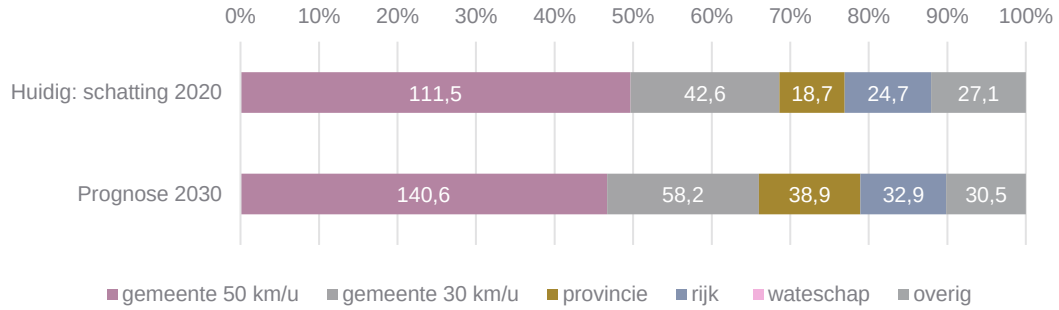
Op basis van de correctiefactoren is in het geschatte ongevallenbeeld te zien dat de meeste ernstig verkeersgewonden onder jongeren (12 t/m 17 jaar), 50 t/m 59 jarigen en 40 t/m 49 jarigen. Naar 2030 toe zal met name het aantal ernstig verkeersgewonden onder ouderen (65+) flink toenemen. De jongeren (12 t/m 17 jaar) blijft naar verwachting de grootste groep onder de ernstig verkeersgewonden.



Het aantal geschatte ernstig verkeersgewonden in de huidige situatie en in 2030 op basis van leeftijdsgroep. De gegevenslabels geven de absolute aantallen weer.

6.3.2 Slachtoffers naar wegbeheerder

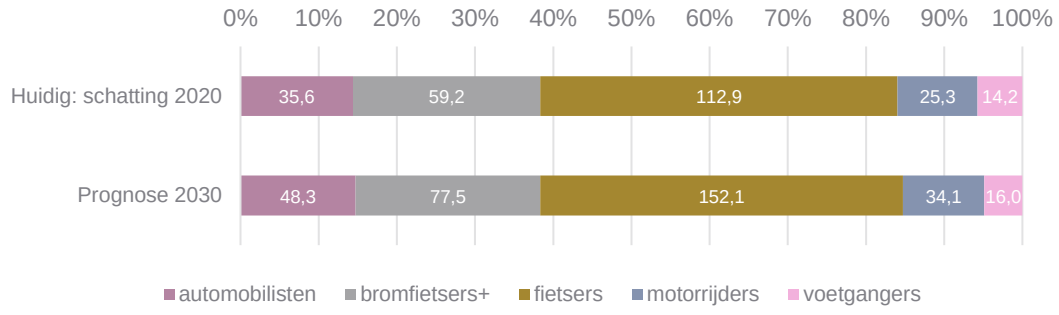
Op basis van de correctiefactoren is te zien dat de meeste ernstig verkeersgewonden op gemeentelijke 50 km/uur wegen vallen. Naar verwachting zal relatief gezien het aantal ernstig verkeersgewonden op provinciale wegen het meeste toenemen.



Het aantal geschatte ernstig verkeersgewonden in de huidige situatie en in 2030 op basis van wegbeheerder. De gegevenslabels geven de absolute aantallen weer.

6.3.3 Slachtoffers naar vervoerswijze

Op basis van de correctiefactoren is te zien dat de meeste ernstig verkeersgewonden onder fietsers vallen (meer dan 40%). Naar verwachting zal dit ook in 2030 zo blijven.



Het aantal geschatte ernstig verkeersgewonden in de huidige situatie en in 2030 op basis van vervoerswijze. De gegevenslabels geven de absolute aantallen weer.

7 Prognose risico's

De verkeersveiligheidsrisico's zijn bepaald vanuit twee invalshoeken:

- Doelgroepen; hierbij is onderscheid gemaakt naar vervoerswijze en leeftijdsgroep.
- Infrastructuur; hierbij is onderscheid gemaakt naar vervoerswijze, wegbeheerder, snelheidslimiet en locatie (wegvak, 3-taks-kruispunt, 4-takskruispunten en rotondes).

In de risicotabellen is steeds een score van het risico op basis van een absolute benadering en een relatieve benadering aangegeven. Het grootste risico heeft altijd een score van 100, navolgende risico's hebben scores ten opzichte van het grootste risico. Een risico met een score van 70 bijvoorbeeld betekent dat de ernst van dit risico 70% van het grootste risico is. Bij de absolute benadering wordt gekeken naar die groepen waar de meeste slachtoffers zullen vallen. Bij de relatieve benadering wordt een expositiemaat gebruikt om de absolute waarde – het aantal slachtoffers – te normeren.

Bij de risico's vanuit de invalshoek doelgroepen wordt het aantal inwoners als expositiemaat gebruikt, interventiemaatregelen als educatie en handhaving geschieden doorgaands per doelgroep met het aantal personen die de omvang daarvan aangeven.

Bij de risico's vanuit de invalshoek infrastructuur wordt de weglengte in kilometers gebruikt. Interventiemaatregelen zoals aanpassing van de infrastructuur gaat doorgaands per lengtemaat.

7.1.1 Risico's vanuit het oogpunt van infrastructuur

In Haarlemmermeer vallen de meeste ernstige verkeersgewonden, onder fietsers op gemeentelijke 50 km/u wegen, gevolgd door fietsers op gemeentelijke 30 km/u wegen. In relatieve zin vallen de meeste slachtoffers onder voetgangers op overige 30 km/u wegen, gevolgd door fietsers op gemeentelijke 50 km/u wegen en automobilisten op 130 km/u en 100 km/u rijkswegen.

Beschrijving	**Prognose** #EVG per jaar	**Score** abs	**Aantal kilometer**	**Prognose** #EVG per jaar per 10 kilometer	**Score** rel
Fietsers op wegvakken van gemeentelijke wegen (50 km/u)	42	100	339	1,24	98
Fietsers op wegvakken van gemeentelijke wegen (30 km/u)	37	89	392	0,96	76
Bromfietsers+ op wegvakken van gemeentelijke wegen (50 km/u)	24	56	339	0,69	55
Fietsers op rotondes van gemeentelijke wegen (50 km/u)	14	34	339	0,42	34
Bromfietsers+ op 4-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (50 km/u)	13	32	339	0,39	31
Fietsers op 3-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (50 km/u)	12	30	339	0,37	29
Fietsers op 4-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (50 km/u)	12	30	339	0,37	29
Automobilisten op wegvakken van rijkswegen (100 km/u)	8	19	77	1,04	83
Bromfietsers+ op wegvakken van gemeentelijke wegen (30 km/u)	8	18	392	0,20	16

Fietsers op wegvakken van gemeentelijke wegen (60 km/u)	7	17	140	0,50	39
Automobilisten op wegvakken van rijkswegen (120 km/u)	5	12	66	0,75	59
Motorrijders op wegvakken van rijkswegen (100 km/u)	5	11	77	0,62	49
Voetgangers op wegvakken van overige wegen (50 km/u)	4	10	54	0,80	63
Automobilisten op wegvakken van provinciale wegen (80 km/u)	4	9	99	0,37	29
Motorrijders op wegvakken van rijkswegen (120 km/u)	3	8	66	0,53	42
Voetgangers op wegvakken van overige wegen (30 km/u)	3	8	26	1,26	100
Motorrijders op wegvakken van gemeentelijke wegen (50 km/u)	3	8	339	0,10	8
Automobilisten op wegvakken van rijkswegen (130 km/u)	3	8	30	1,07	85
Bromfietsers+ op rotondes van gemeentelijke wegen (50 km/u)	3	8	339	0,09	7
Fietsers op 4-taks kruispunten van provinciale wegen (80 km/u)	3	8	99	0,32	25
Bromfietsers+ op 3-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (50 km/u)	3	7	339	0,09	7
Fietsers op wegvakken van provinciale wegen (80 km/u)	3	7	99	0,31	24
Automobilisten op 4-taks kruispunten van provinciale wegen (80 km/u)	3	7	99	0,30	24
Fietsers op 4-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (30 km/u)	3	7	392	0,08	6
Voetgangers op wegvakken van gemeentelijke wegen (50 km/u)	3	7	339	0,09	7
Bromfietsers+ op 4-taks kruispunten van overige wegen (50 km/u)	3	7	54	0,52	41
Fietsers op 4-taks kruispunten van overige wegen (50 km/u)	3	7	54	0,51	41
Bromfietsers+ op 4-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (30 km/u)	3	6	392	0,07	5
Automobilisten op wegvakken van gemeentelijke wegen (50 km/u)	2	6	339	0,07	6
Motorrijders op wegvakken van provinciale wegen (80 km/u)	2	6	99	0,24	19
Motorrijders op 4-taks kruispunten van provinciale wegen (80 km/u)	2	6	99	0,24	19
Bromfietsers+ op wegvakken van gemeentelijke wegen (60 km/u)	2	5	140	0,16	13
Motorrijders op 4-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (50 km/u)	2	5	339	0,06	5
Automobilisten op wegvakken van gemeentelijke wegen (80 km/u)	2	5	36	0,61	48

Automobilisten op 4-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (50 km/u)	2	5	339	0,06	5
Bromfietsers+ op 3-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (30 km/u)	2	5	392	0,05	4
Bromfietsers+ op 4-taks kruispunten van provinciale wegen (80 km/u)	2	5	99	0,20	16
Bromfietsers+ op wegvakken van provinciale wegen (80 km/u)	2	5	99	0,20	16

7.1.2 Risico's vanuit het oogpunt van doelgroepen

In Haarlemmermeer vallen de meeste ernstige verkeersgewonden onder de 65+ fietsers, gevolgd door fietsers tussen de 50 en 59 jaar en fietsers tussen de 12 en 17 jaar. In relatieve zin vallen de meeste slachtoffers onder fietsers tussen de 12 en 17 jaar, gevolgd door bromfietsers+ tussen de 12 en 17 jaar en tussen de 18 en 24 jaar.

Beschrijving	**Prognose** #EVG per jaar	**Score** abs	**Aantal inwoners**	**Prognose** #EVG per jaar per 1000 inwoners	**Score** rel
Fietsers (65+jaar)	33	100	44100	0,74	35
Fietsers (50 t/m 59 jaar)	28	86	21100	1,32	63
Fietsers (12 t/m 17 jaar)	27	83	12840	2,11	100
Bromfietsers+ (12 t/m 17 jaar)	22	67	12840	1,70	80
Bromfietsers+ (18 t/m 24 jaar)	22	66	13060	1,66	78
Fietsers (40 t/m 49 jaar)	19	58	23300	0,81	38
Fietsers (60 t/m 64 jaar)	14	44	9600	1,49	71
Fietsers (30 t/m 39 jaar)	12	36	20800	0,56	27
Automobilisten (40 t/m 49 jaar)	9	29	23300	0,41	19
Automobilisten (30 t/m 39 jaar)	9	29	20800	0,45	21
Bromfietsers+ (40 t/m 49 jaar)	8	26	23300	0,36	17
Fietsers (0 t/m 11 jaar)	8	26	24200	0,34	16
Motorrijders (30 t/m 39 jaar)	8	26	20800	0,40	19
Fietsers (18 t/m 24 jaar)	8	25	13060	0,62	29
Automobilisten (18 t/m 24 jaar)	8	24	13060	0,60	28
Motorrijders (40 t/m 49 jaar)	8	23	23300	0,33	16
Bromfietsers+ (30 t/m 39 jaar)	8	23	20800	0,36	17
Motorrijders (50 t/m 59 jaar)	7	21	21100	0,33	15
Automobilisten (25 t/m 29 jaar)	7	21	8900	0,76	36
Bromfietsers+ (50 t/m 59 jaar)	6	19	21100	0,30	14
Automobilisten (50 t/m 59 jaar)	6	19	21100	0,30	14
Bromfietsers+ (25 t/m 29 jaar)	6	17	8900	0,62	30

8 Verslag een-op-een gesprek

Gesproken met: Cesur Cetinkayali, Bella Pover, Adam Zuiderwijk
Vanuit Sweco: Inge Mijnders, Wouter van Haperen

Maandag 2 december 2019

Bevolkingsontwikkeling

- In de gemeente Haarlemmermeer zal de totale bevolking groeien. De groei vindt in alle leeftijdsgroepen plaats, maar bij de ouderen is deze groei heel sterk. Er is sprake van vergrijzing.

Algemeen

- Er is een woningbouwopgave voor 20.000 woningen en een groei van 20.000 arbeidsplaatsen. Deze zijn wel in het VENOM-model opgenomen. Echter, de verdeling van de verplaatsingen binnen het model klopt niet altijd. Het Zuidkennemerland-model is hierin nauwkeuriger.
- De Haarlemmermeer is een auto-gemeente. De meeste verplaatsingen worden per auto afgelegd. Er gelden relatief hoge parkeernormen. Met name de VINEX-wijken kennen een hoog autobezit (2,2 auto's per huishouden).
- De kleine kernen binnen de gemeente hebben geen openbaar vervoersvoorzieningen.
- Betaald parkeren is in de gemeente afgeschaft om de aantrekkelijkheid (van het winkelgebied) te vergroten.
- Er is ook veel (gebiedsvreemd) doorgaand verkeer (Heemstede - Schiphol). Er worden veel autokilometers binnen de gemeente gemaakt; dit komt ook door de ligging van de A4 en enkele doorgaande provinciale wegen.
- De tertiaire wegbeheerder binnen de gemeente is Schiphol.
- De rechte wegen in de polder leiden tot zgn. 'polderblindheid'. Een goede inrichting van de weg is lastig te realiseren.

Ongevallengegevens

- Haarlemmerliede en Spaarnwoude is sinds 1 januari 2019 onderdeel van de gemeente Haarlemmermeer. Er zijn relatief veel doorgaande wegen.
- Inzittenden van personenauto's komen in de ongevallencijfers duidelijk als aandachtspunt naar voren.
- De fiets en de bromfiets+ lijken in de ongevallencijfers een (toenemende) aandachtsgroep te zijn; het aantal ongevallen is hoog en stijgt de laatste jaren. Er wordt opgemerkt dat er in het aantal fietsers een sterke onderregistratie is.
- De motorrijders vormen een aandachtsgroep.
- De bestelauto kan een specifiek probleem zijn dat in de toekomst groter gaat worden.
- Over het gebruik van alcohol is weinig bekend. Tijdens evenementen wordt er op alcohol (en drugs) gecontroleerd. Jongeren trekken voornamelijk met de goede OV-verbindingen (3 nachtlijnen) naar Amsterdam voor het uitgaansleven.
- In de tabellen is zichtbaar dat er relatief veel flankongevallen optreden en veel ongevallen op rechte wegen. Deze combinatie lijkt tegenstrijdig; de vraag is of de registratie goed is en er is ook een grote categorie overig.
- De vraag is of de ongevallencijfers nog meer genuanceerd moeten worden; bijvoorbeeld voetgangers op zebrapaden (de gemeente wil terughoudend zijn in het toepassen van zebrapaden – dit wekt schijnveiligheid).
- Landbouwverkeer veroorzaakt overlast door klei op het wegdek. Dit speelt voornamelijk in het zuidelijke deel van de gemeente.

Rondom Nieuw-Vennep loopt momenteel een proef (1 jaar) om het landbouwverkeer om de kern heen te leiden. Er wordt gekeken of dit definitief gemaakt kan worden – het heeft de situatie over de IJweg en de Venneperweg verbeterd.
Bij de Cruquius is er een doorsteek voor landbouwverkeer over het fietspad (Oude Kruisweg).

- De spitsperioden vormen het moment op de dag waar de meeste ongevallen plaatsvinden. Daarnaast komt opvallend de zaterdagmiddag in het ongevallenbeeld naar voren.
- Bijna alle rotondes hebben minstens één tak met een tweerichtingen fietsoversteek. Binnen de bebouwde kom zijn de fietsers overal in de voorrang.
- In de wijk Floriande zijn alle fietspaden in de voorrang. Hier komen vaak ongevallen voor.
- Weinig paaltjes op fietspaden zijn goed ingeleid. Dit vormt een belangrijke risicofactor.
- De jongeren vormen een specifieke aandachtsgroep in de aanpak verkeersveiligheid.
- De grote blootstelling aan (veel) verkeer is eigenlijk het grootste probleem binnen de gemeente.
- De gemeente werkt samen met Verkeer & Meer (gedelegeerd) en doet mee aan alle campagnes. De gemeente haakt aan bij: Doortrappen campagne, scootmobiel lessen, verlichtingsactie (Fietsersbond), praktisch verkeersexamen, verkeerseducatie (circa 8 scholen doen niet mee).

Specifieke locaties

- Er zijn te drukke wegen in de kernen. Het terugdringen van verkeer vergt eerst serieuze investeringen om meer verkeer naar het Noorden te verplaatsen (derde schaalsprong) – ingrijpen in de Hoofddorpse structuur. Het verkeer moet sneller naar hogere orde wegen worden afgewikkeld.
- De Kruisweg, ligt op de route naar Schiphol (veel verkeer en veel uitritten en een tweezijdig fietspad). Er wordt gedacht aan een derde noord-route. Een GOW-50 km/uur lijkt niet geschikt te zijn voor deze weg.
  N201 mogelijk meer inzetten als lokale weg – wijken aansluiten op de N201 in plaats van op de Kruisweg.
  De stationsomgeving moet op de schop; hier worden plannen voor ontwikkeld.
  Het ontwikkelen van snelfietsroutes is lastig door het grote aantal in- en uitritten op de relevante wegen.
- In de Haarlemmermeer zijn veel vrijliggende HOV-banen (prioriteit bus); deze hebben een eigen risicoprofiel met flankongevallen. In de toekomst zullen er nog meer HOV-trajecten binnen de gemeente gerealiseerd worden.
- Er zijn enkele beleidsmatige GOW-30 km/u wegen met visuele drempels en fietsstroken. Deze worden nauwelijks op nieuwe wegen toegepast; maar is echt een oplossing binnen bestaande wijken (dit is een beperkt aantal binnen de gemeente).
- Voornamelijk in Haarlemmerliede en Spaarnwoude zijn de schoolomgevingen niet als zodanig ingericht; de wegen zijn minimaal ingericht.

9 Opzet risicogestuurd werken

In dit hoofdstuk is vanuit de inventarisatie een eerste opzet gegeven van de factoren/indicatoren waar het risicogestuurd werken zich in Haarlemmermeer op zou moeten richten.

Doelgroepen/thema's
- Ouderen (in de toekomst steeds meer in verband met toenemende vergrijzing)
- Jongere (12 t/m 17 jaar) en oudere (65+) fietsers
- De gemiddelde weggebruiker/automobilist – Haarlemmermeer is een auto-gemeente
- Bromfietsers+ en snorfietsers
- Snelheid en roodlicht
- Gedrag algemeen: afleiding, alcohol- en drugsgebruik

Infrastructuur – algemeen
- Doorgaande polderwegen en de doorgaande weg langs de ringvaart
- GOW-30 wegen – hoe komen tot een goede geloofwaardige inrichting
- Tweerichtingen fietspaden op rotondes
- Tweerichtingen fietspaden
- Fietsers op de rijbaan bij 50 km/uur
- Kruisingen met 50 km/uur wegen
- Schoolomgevingen in Haarlemmerliede - Spaarnwoude

Infrastructuur – specifieke wegen
- Kruisweg
- N201 (provinciale weg)
- N205 Driemerenweg (provinciale weg)
- N232
- Leenderbos
- Van Heuven Goedhartlaan
- IJweg
- Hoofdweg
- Lisserweg

Algemeen
- Strooien van (brom)fietspaden bij gladheid

Bijlage 1 Stappenplan kennisnetwerk SPV2030 risicoanalyse

INTRO

WAT IS EEN RISICOANALYSE?

Bij een risicoanalyse brengen we de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers vormen een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid in jouw gemeente? Een risicoanalyse is dus een proactief instrument om risico's te meten en ongevallen te voorkómen door die risico's aan te pakken.

Om de belangrijkste risico's te kunnen identificeren, maken we zo veel mogelijk gebruik van zogeheten risico-indicatoren of 'Safety Performance Indicators' (SPI's). Met goed ontwikkelde risico-indicatoren kunnen we precies meten waar, hoe vaak en in welke mate bepaalde risico's voorkomen.

INTRO

WAAROM MAKEN WE EEN RISICOANALYSE?

Traditioneel verkeersveiligheidsbeleid is voor een belangrijk deel gebaseerd op ongevallen- en slachtofferstatistieken. Niet voor niets, want die statistieken kunnen laten zien op welke plekken het verkeerssysteem onvoldoende veilig is. Toch is gebleken dat ongevalscijfers alléén niet voldoende zijn. Verkeersslachtoffers vallen op verschillende wegen, verspreid over het hele land. Van veel ernstig verkeersgewonden is bovendien niet bekend op welke locatie ze gewond geraakt zijn. Ook kennen we van individuele ongevallen de achterliggende oorzaken vaak niet.

Vanuit die wetenschap lijkt een preventieve, 'risicogestuurde' aanpak effectiever te zijn dan de traditionele, reactieve aanpak. Een risicoanalyse biedt daarbij meer concrete aanknopingspunten om de juiste maatregelen op de juiste locaties te nemen. En doordat we gebruikmaken van lokale en regionale informatie over risico's, kunnen we het beleid daar ook preciezer op afstemmen.

HET STAPPENPLAN

Dit stappenplan laat zien hoe je een risicoanalyse kunt maken van het verkeerssysteem in jouw gemeente. In een aantal gevallen zijn er nog onvoldoende of geen specifieke data voor gemeenten beschikbaar. Daarom kijken we bij elk onderdeel ook naar de situatie in Nederland als geheel en geven we aan hoe gemeenten zelf data kunnen verzamelen. Vaak kun je daar al veel uit afleiden voor jouw eigen gemeente.

- **STAP 1** BEGIN MET DE BASIS: HOE IS DE BEVOLKING SAMENGESTELD?
- **STAP 2** KIJK NAAR DE INFRASTRUCTUUR VAN WEGEN EN FIETSPADEN
- **STAP 3** HOE HARD RIJDEN VERKEERSDEELNEMERS IN JOUW GEMEENTE?
- **STAP 4** HOEVEEL BESTUURDERS RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL OF DRUGS?
- **STAP 5** KIJK (OOK) NAAR ONGEVALLEN- EN SLACHTOFFERCIJFERS
- **STAP 6** PRIORITEREN: WELKE RISICO'S PAKKEN WE ALS EERSTE AAN?

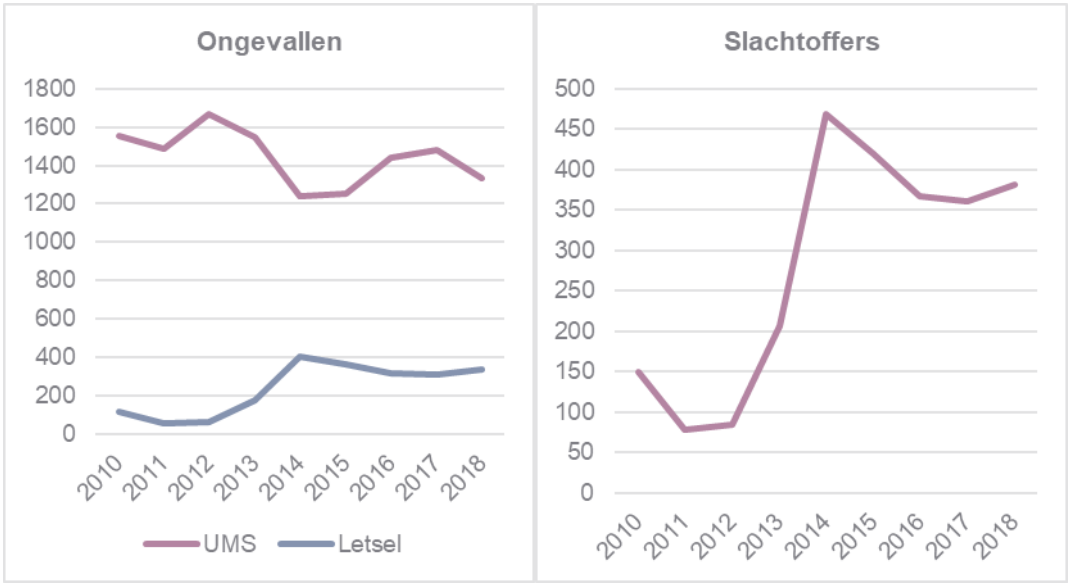
Bijlage 2 Quick-scan ongevallenbeeld

Algemeen
Enkele algemene aandachtspunten:

- Er is veel onderregistratie in ongevallendata, met name voor de kwetsbaardere verkeersdeelnemers (fietsers);
- De registratiegraad is rond 2015 verbeterd;
- Het aantal ongevallen in de Haarlemmermeer is beperkt. De kans op vertekening van het ongevallenbeeld is sterk aanwezig, aangezien willekeurige ongevallen sneller doorwerken in de statistiek;
- De analyses zijn niet uitgesplitst naar type wegbeheerder, tenzij anders aangegeven;
- Er is geen onderscheid gemaakt naar letselernst;
- De categorie bromfiets+ omvat bromfietsers, snorfietsers, brommobielen en scootmobielen;
- Tenzij anders vermeld is de categorie 'overige verkeersdeelnemers' niet opgenomen, aangezien vaak tot deze categorie ook de classificatie 'onbekend' wordt gerekend;
- Er is gebruik gemaakt van BRON-data, VIAstat-gegevens en de Hastig-tool.

Aantal ongevallen en slachtoffers (periode 2010-2018)
Bevindingen:

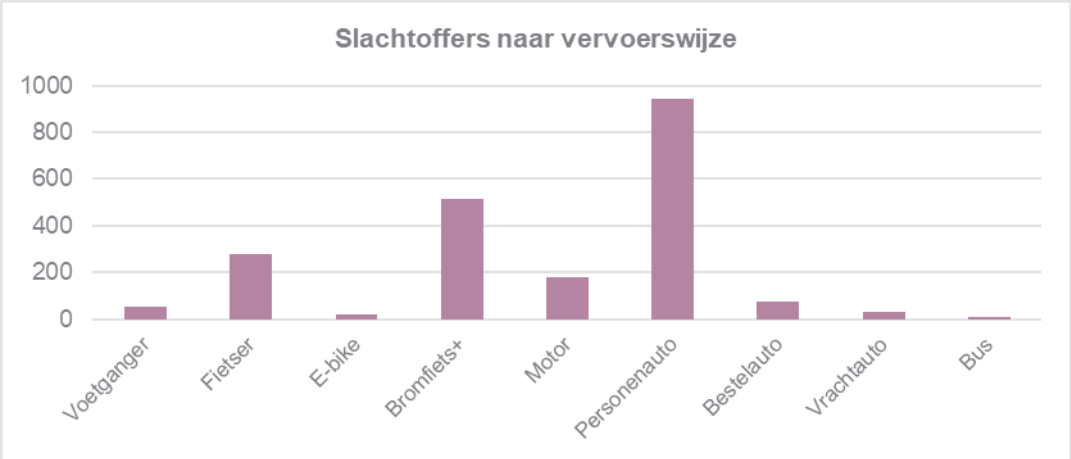
- In de periode 2010-2018 werden in totaal 15.156 ongevallen geregistreerd. Hiervan werden er 2.157 (14%) als letselongeval geclassificeerd;
- In totaal werden er 2.517 slachtoffers geregistreerd.



Het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers in de periode 2010-2018. Gebaseerd op BRON (2010-2014) en VIAstat (2014-2018).

Aantal slachtoffers naar vervoerswijze (periode 2010-2018)
Bevindingen:

- De meeste slachtoffers vallen onder inzittenden van personenauto's, gevolgd door bromfietsers+;
- De laatste jaren lijken voor elke vervoersmodi meer slachtoffers geregistreerd te worden. Mogelijk dat de verbeterede registratiegraad sinds 2015 hier invloed op heeft gehad.



Het aantal geregistreerde slachtoffers onder verschillende type weggebruikers in de periode 2010-2018. Gebaseerd op BRON (2010-2014) en VIAstat (2014-2018).

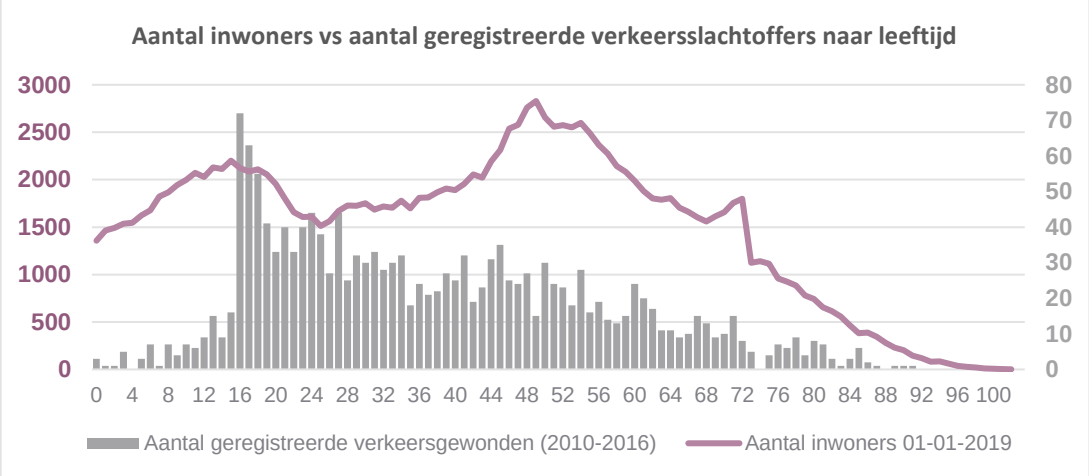
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Voetganger	6	5	6	7	2	2	5	16	4
Fietser	14	4	11	19	23	24	43	69	70
E-bike					2	1	2	6	7
Bromfiets+	20	12	13	49	79	85	72	92	93
Motor	10	3	9	15	27	27	31	24	32
Personenauto	87	49	38	61	160	124	141	127	155
Bestelauto	11	2	1	1	7	16	9	13	13
Vrachtauto		1	4		7	2	6	4	5
Bus		2	3	2					

Het aantal geregistreerde slachtoffers naar vervoerswijze. Gebaseerd op BRON (2010-2014) en VIAstat (2014-2018).

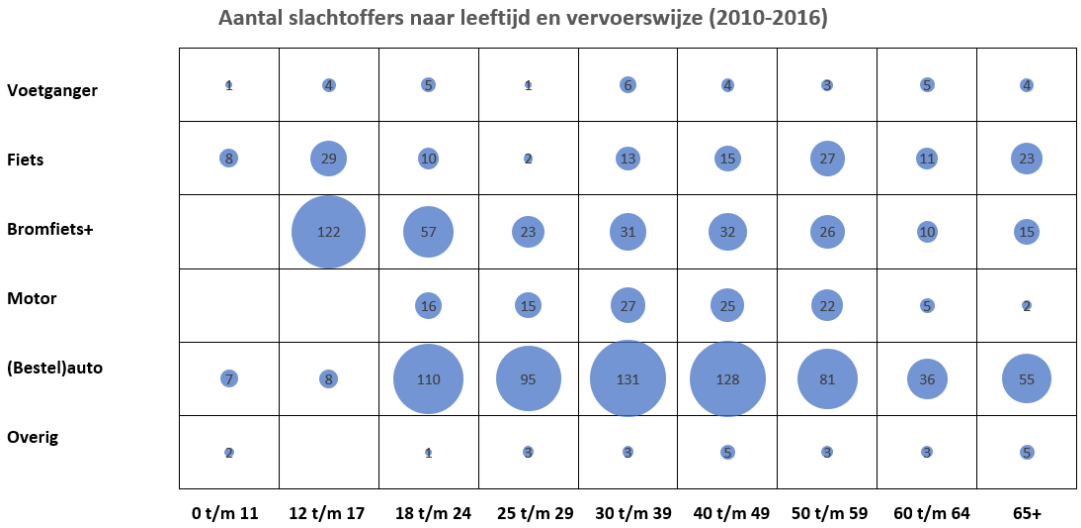
Aantal slachtoffers naar leeftijd (periode 2010-2018)

Bevindingen

- De meeste slachtoffers vallen tussen de 15 en 20 jaar. Daarna neemt het aantal slachtoffers geleidelijk af;
- Afgezet tegen het aantal inwoners per leeftijd lijkt het risico hoger te zijn onder jongeren rond de 15-20 jaar;
- Slachtoffers onder bromfietsers werden voornamelijk onder jongeren (12 t/m 24 jaar) geregistreerd.

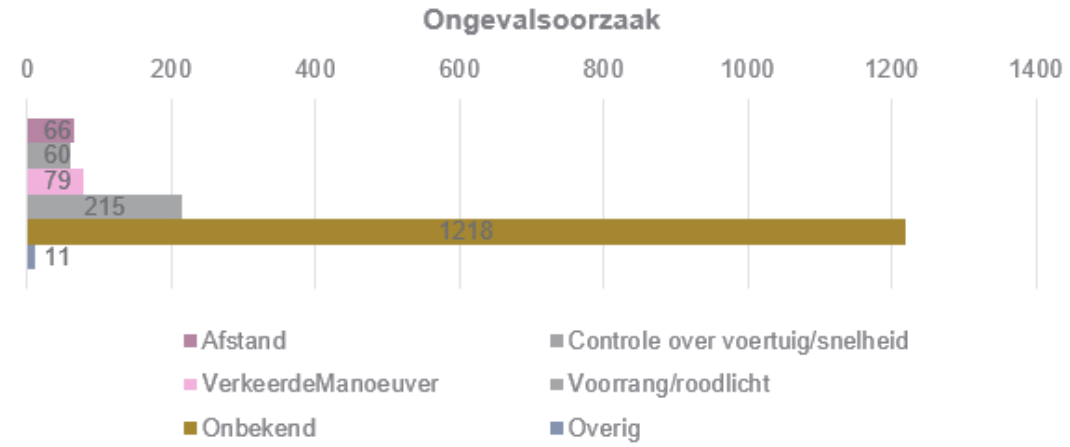


Het aantal (dodelijke) slachtoffers naar leeftijd in de periode 2014-2018 (VIAstat).



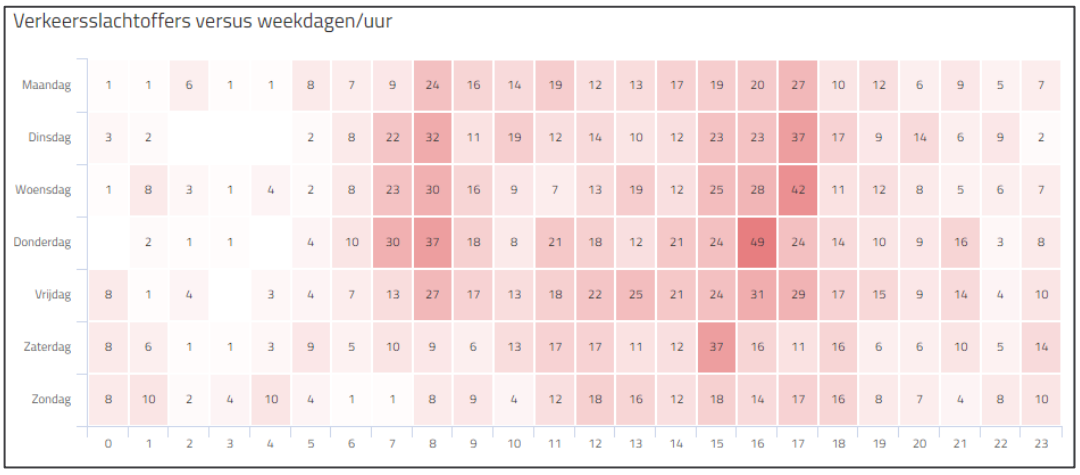
Het aantal geregistreerde slachtoffers naar leeftijd en vervoerswijze (Bron 2010-2016). De categorie overig omvat bussen, landbouwvoertuigen, tram/trein, trekkers, trekker + oplegger en vrachtwagens.

Aantal slachtoffers naar oorzaak (periode 2010-2016)
De registratie met betrekking tot ongevalsoorzaak is beperkt. Van de gevallen die geregistreerd worden, komt voorrang/roodlicht het meest als ongevalsoorzaak naar voren.



Het aantal geregistreerde slachtoffers naar oorzaak (BRON, 2010-2016).

Moment van de dag
De meeste slachtoffers vallen tussen 16:00 en 17:00 uur tijdens de donderdagavondspits. De meeste slachtoffers vallen tijdens de ochtend- en avondspitsuren. De meeste verkeersslachtoffers vielen op donderdag (340), gevolgd door vrijdag (336) en woensdag (300).



Het aantal geregistreerde slachtoffers naar (uur van de) dag (2014-2018, VIAstat).

Herkomst van slachtoffers
In onderstaande tabel is op basis van beschikbare gegevens inzicht gegeven in de herkomst van de geregistreerde slachtoffers (binnen of buiten de gemeente waar het ongeval plaats vond). Er kan opgemerkt worden dat de meeste geregistreerde slachtoffers in de gemeente Haarlemmermeer niet uit Haarlemmermeer komen.

Het aantal geregistreerde slachtoffers per herkomst (2014-2018, VIAStat).

	Slachtoffers
Binnen de gemeente	800
Buiten de gemeente	895
Onbekend	302

Ongevalsaard

De ongevalsaard wordt niet goed geregistreerd; veel is ook onbekend. De vraag is hoe betrouwbaar de feitelijke registratie van de ongevalsaard is. Het is daarom lastig om hier een concreet beeld uit te halen. In VIAStat is voor de periode 2014-2018 het volgende geregistreerd:

- De meeste ongevallen zijn flank ongevallen, gevolgd door ongevallen van het type kop/staart;
- Van bijna 30% van het aantal ongevallen is de ongevalsaard niet bekend;
- De meeste slachtoffers vallen in flank ongevallen.

Het aantal geregistreerde slachtoffers per ongevalsaard (2014-2018, VIAStat).

	Ongevallen	Slachtoffers
Dier	11	2
Eenzijdig	425	239
Flank	2007	609
Frontaal	310	161
Geparkeerd voertuig	35	34
Kop/staart	1972	424
Los voorwerp	148	41
Onbekend	2498	229
Vast voorwerp	988	201
Voetganger	85	57

Wegsituatie, wegbeheerder en bebouwde kom

Wegsituatie

In onderstaande tabel is op basis van beschikbare gegevens inzicht gegeven in het aantal ongevallen per wegsituatie. In VIAStat is voor de periode 2014-2018 het volgende geregistreerd:

- De meeste ongevallen vinden plaats op een rechte weg, gevolgd door kruispunten met 4 takken;
- De meeste slachtoffers vallen op rechte wegen.

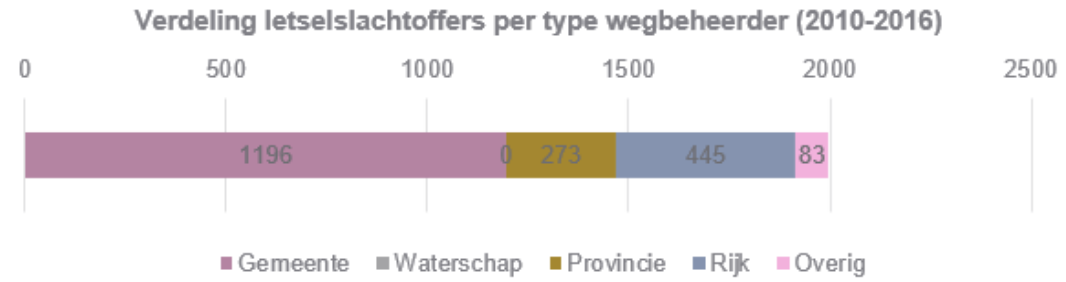
Het aantal geregistreerde slachtoffers per wegsituatie (2014-2018, VIAstat).

	Ongevallen	Slachtoffers
Rechte weg	3858	1047
Rechte weg, gescheiden rijbanen	11	12
Invoegstrook op (auto)snelweg	1	1
bocht	890	189
kruispunt, 3 takken	447	184
kruispunt, 4 takken	1134	428
rotonde	291	87
Niet ingevuld	1847	49

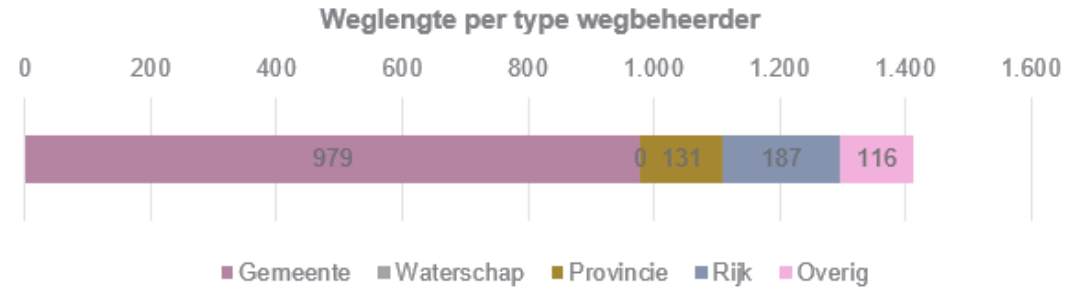
Wegbeheerder

De ongevallendata is in onderstaande overzichten onderscheiden naar wegbeheerder. In VIAStat is voor de periode 2014-2018 het volgende geregistreerd:

- De meeste ongevallen vinden plaats op gemeentelijke wegen, gevolgd door rijkswegen;
- De meeste slachtoffers vallen op gemeentelijke wegen, gevolgd door rijkswegen.



Het aantal geregistreerde slachtoffers type wegbeheerder (2010-2016, BRON)



De weglengte per type wegbeheerder (Openstreetmap.org)

Het aantal geregistreerde slachtoffers type wegbeheerder (2014-2018, VIAstat).

	Ongevallen	Slachtoffers
Gemeente	3962	1196
Provincie	1114	273
Rijk	3049	445
Waterschap	0	0
Tertiair	182	49
Onbekend	172	34

Binnen/buiten bebouwde kom

In onderstaande tabel is op basis van beschikbare gegevens inzicht gegeven in het aantal slachtoffers binnen en buiten de bebouwde kom In VIAStat is voor de periode 2014-2018 het volgende geregistreerd:

- De meeste ongevallen vinden plaats buiten de bebouwde kom;
- De meeste slachtoffers vallen binnen de bebouwde kom.

Het aantal geregistreerde slachtoffers binnen en buiten de bebouwde kom (2014-2018, VIAstat).

	Ongevallen	Slachtoffers
Binnen kom	2763	1009
Buiten kom	3900	936
Niet ingevuld	1816	52

Bijlage 3 Gespreksverslag Fietsersbond – lokale afdelingen

Gespreksverslag Fietsersbond – lokale afdelingen

Gesproken met: Theo van de Brandt (afdeling Waterland), Jan Heitlager (afdeling Zaanstreek), Marjolein de Lange (afdeling Amsterdam), Saar Muller (afdeling Amsterdam), Han van de Ploeg (afdeling Haarlemmermeer/Haarlemmerliede)
Vanuit Sweco: Inge Mijnders, Wouter van Haperen

Opmerking: De andere lokale afdeling van de Fietsersbond zijn ook voor het gesprek uitgenodigd en hebben het verslag ontvangen. Het betreft de afdelingen Amstelveen, Aalsmeer/Uithoorn, Diemen.

Dinsdag 10 december 2019

Introductie

- Het overleg begint met een korte toelichting van Inge over het SPV2030 en de opdracht van Sweco. Er wordt gewerkt aan een verkeersveiligheidsanalyse die richting kan geven aan het risicogestuurd werken aan de verkeersonveiligheid.

Toelichting op en gesprek over ongevallenanalyse

- Op basis van geregistreerde ongevallendata worden enkele analyses met betrekking tot de fiets besproken.
- Er ontstaat een gesprek over de onderregistratie van fietsers; er zijn veel niet gemelde fietsongevallen. Mogelijk geeft ziekenhuisdata een completer beeld; maar hier heeft men steeds vaker te maken met de privacy wetgeving (AVG), waardoor ook dit niet een compleet beeld geeft. Op basis van ongevallendata uit 2008 heeft het SWOV een inschatting opgegeven dat er bij fietsers een onderregistratie van circa 90% is. Het SWOV heeft percentages voor de onderregistratie van ongevallen met motorvoertuigen, maar niet apart voor bromfietsers.
  De vraag is of dit percentage gewijzigd is; Sweco zal dit bij SWOV zien te achterhalen.
- De aanwezigen geven aan dat gemeentes op basis van de geregistreerde ongevallendata ontkennen dat er een groot fietsprobleem is; deze conclusie is volgens de vertegenwoordigers Fietsersbond onterecht.
- In de figuur van het aantal slachtoffers per vervoerswijze per gemeente valt op dat een aantal gemeenten procentueel laag zit voor de voetganger/fiets/bromfiets+ en een aantal gemeenten zit hoog:
  - Laag (<25% van totaal aantal letselongevallen): Beemster, Oostzaan, Wormerland.
  - Hoog (>50% van totaal aantal letselongevallen): Amsterdam, Landsmeer, Purmerend, Zaanstad, Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn.

  Over het algemeen kan hieruit de conclusie volgen dat het aantal letselongevallen met auto's in landelijke gemeenten relatief hoger is. In de meer stedelijke gemeenten is over het algemeen de fietser een groter aandachtspunt in de verkeersonveiligheid.
- De geregistreerde ongevallendata geven aan dat het aantal fietsslachtoffers in de periode 2014-2018 toeneemt, terwijl het aantal verkeersslachtoffers in dezelfde periode afneemt. Dit betekent dat de afgelopen jaren fietsers relatief vaker bij een ongeval betrokken zijn.
- Vanuit het oogpunt van de fiets is aan analyse naar wegbeheerder niet perse wenselijk. Onveilige fietssituaties ontstaan ook op bijvoorbeeld de oversteken van fietspaden / gemeentelijk wegen met provinciale wegen; het gaat er feitelijk niet om wie de wegbeheerder is.
- De bromfiets (en ook de snelle fietsers) op het fietspad is een kritiek punt. De verschillen in snelheid zijn daar groot.

- In de ongevallencijfers blijkt de oudere een risicogroep; door de toenemende vergrijzing zal dit in de toekomst toenemen.

Gesprek over aangrijpingspunten en maatregelen

- De app 'mobielschademelden' komt ter sprake. Deze app lijkt nog weinig gebruikt te worden. De vraag is in hoeverre fietsongevallen hierin gemeld zouden worden.
- Er is in Amsterdam recent een inventarisatie gedaan naar de fietsinfrastructuur / beleving van de fietsers (Ping if you care). Dit is een beperkte inventarisatie waar circa 1.000 fietsers aan hebben meegedaan; maar biedt mogelijk een beeld van aandachtspunten.
- Duurzaam Veilig inrichten is niet altijd mogelijk door de beperkte ruimte in het wegprofiel. De vraag is of het mengen van al het verkeer bij 30 km/u wegen wel veilig is; de fietser lijkt als snelheidsremmende maatregel te worden toegepast.
  In de beperkte ruimte lijkt altijd de auto de prioriteit te hebben. Er worden (in Amsterdam) nu standaard ruim onder de minimum inrichtingseisen (de CROW richtlijn Ontwerpwijzer Fietsverkeer) wegen/paden aangelegd en plannen gemaakt; ook als er ruimte genoeg is. Hierbij worden soms fietspaden opgeheven. Dit wordt als een slechte ontwikkeling voor de verkeersveiligheid gezien.
- Het initiatief 'Doortrappen' is niet gericht op infrastructuur, maar vooral op gedrag. Vervoerregio Amsterdam is hiermee bezig. Tijdens een bijeenkomst in de wijk was de ervaring van de betreffende persoon dat er vooral meldingen komen over onveilige situaties.
- Eenzijdige fietsongevallen zijn slecht opgenomen in de ongevallencijfers, omdat dit vaak niet gemeld wordt. Hier is echter een grote winst in te halen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Voor ouderen (maar ook anderen) is de vergevingsgezinde infrastructuur belangrijk, bijvoorbeeld:
  - toepassen overrijdbare trottoirbanden.
  - verwijderen paaltjes op fietspad (of goed inleiden van paaltjes).
  - onderhoud van fietsvoorzieningen (kwaliteit wegdek).
  - strooibeleid.

  Relatief kleine maatregelen kunnen hier naar verwachting groot effect scoren ten aanzien van de verkeersveiligheid. *De impact zal mogelijk niet in de geregistreerde ongevallen zijn terug te vinden.*
- De huidige tweerichtingen fietspaden zijn vaak te smal. Met het oog op toename en verschil van snelheden, de omvang van voertuigen op het fietspad, sneloptrekkende voertuigen en de toename fietsintensiteiten vormen dit in toenemende mate potentiële toekomstige knelpunten. Moet er niet een gewijzigd minimum profiel voor een tweerichtingen fietspad komen? In Utrecht is er een pilot waar een middenmarkering op het fietspad is toegepast.
  Amsterdam legt nu veel tweerichtingen fietspaden aan één zijde van de weg aan. In Amsterdam Buitenveldert zijn in aanleg (rond 1970) brede eenrichting fietspaden aangelegd die de huidige drukte goed zouden kunnen verwerken. Deze worden momenteel omgezet in te smalle tweerichting fietspaden.
  Daarnaast worden eenzijdige tweerichting fietspaden aangelegd. Dan is een aandachtspunt hoe de kruisingen worden ingericht; twee keer oversteken heeft ook risico's in zich.

Algemene discussie

- Het is relevant om grip te hebben op de oorzaak van ongevallen. Dit is helaas vaak niet beschikbaar. Op basis van de oorzaak kunnen goede maatregelen vastgesteld worden. Het is wenselijk de registratie hierop te verbeteren.
  Uit de fietsbalans komen snelheid, zichtlijnen en boogstralen als belangrijkste factoren voor de verkeersonveiligheid naar voren.

- Een goed strooibeleid kan veel invloed hebben op de verkeersveiligheid. In Purmerend wordt er eerst voor fietsers gestrooid, daarna pas voor autoverkeer. In het algemeen worden eerst hoofdroutes van het autoverkeer gestrooid, waardoor fietsers ook deze hoofdroute kiezen (voorbeeld het dorpslint in Landsmeer) – de aparte fietsroute wordt dan niet gebruikt en het ongevalsrisico neemt door gemengd verkeer en gladheid toe.
- De indruk heerst dat de fiets vaak als aanhangsel van de automobiliteit wordt gezien. De fiets moet eerder bij planvorming betrokken worden (focus op systeemdenken). Vaak wordt er gezegd dat geld en ruimte de limiterende factoren zijn waardoor maatregelen moeilijk zijn te realiseren.
  Als voorbeeld wordt de planstudie AVANT en de corridorstudie A7 genoemd. Het lijkt of bij voorbaat op auto-infrastructuur wordt ingezet. Men zou willen werken volgens het STOMP-principe: stappen, trappen, OV, MaaS, personenvervoer. Er kan heel veel bereikt worden voor de fiets als een klein deel van het budget voor de fiets wordt ingezet.
  Bij realisatie van nieuwe infrastructuur zou gezocht moeten worden naar fietsverbindingen die niet kruisen met wegen voor automobiliteit.
  In Amsterdam zijn sportparken aanwezig, maar deze zijn slecht bereikbaar met de fiets, waardoor automobiliteit wordt gestimuleerd. Aangegeven wordt dat in de Zaanstreek de fiets hoger in de hiërarchie staat (bijvoorbeeld Poelenburg).
  Voor infrastructurele projecten voor automobiliteit blijft veel geld beschikbaar; voor de fiets is veel minder geld vereist om te komen tot maatregelen. Herverdelen van geld zou wenselijk zijn.
- De verschillende typen van E-bikes komen ter sprake (trapondersteuning versus rotatiesensor). De goedkopere E-bikes met trapondersteuning zijn onveiliger.
  E-bikes worden op technische aspecten gekeurd, maar niet op hun impact binnen het wegennet. Tussen woonkernen kan dit een goede manier van bewegen zijn; binnen de kernen brengen E-bikes meer risico's met zich mee.
- Er wordt opgemerkt dat er vaak (tijdelijk) geparkeerd wordt op fietspaden door bezorgdiensten. Fietsers moeten hierdoor uitwijken wat tot onveilige situaties kan leiden.
- De Fietsvisie van de Fietsersbond wordt benoemd als een droombeeld (de visie gaat uit van 3 herkenbare niveaus in het fietsnetwerk). De aanwezigen zijn kritisch op de vertaalslag naar het wegennet en geven aan dat de visie niet realistisch lijkt; ook zijn corridors (bijvoorbeeld bruggen) medebepalend in hoeverre een goede fietsverbinding tot stand kan komen. Het is relevant om na te gaan hoe een concretisering van de Fietsvisie binnen de Vervoerregio eruit zou kunnen zien: is 30 km/uur een goede invulling en hoe doe je dat dan (het mengen van al het verkeer op de rijbaan maakt het niet veiliger)? Dit is ook afhankelijk van de uiteindelijke inrichting die naar de mening van de Fietsersbond vaak niet volgens de CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer wordt uitgevoerd.

Waar is in de toekomst ook aandacht voor nodig?

- Doelgroepen
  - De kwetsbare fietsers, oudere fietsers en kinderen.
  - De snelle (speed)fietsers en hun plek op de weg.
- Risicofactoren
  - Gevolgen voor gemengd fietsverkeer op fietspaden bij een toenemend aantal hoogvermogen (125 tot 250 Watt) e-bikes, steps en fietsvrachtvoertuigen.
  - Veiligheid van fietssnelwegen zonder middenberm (nb: een middenmarkering is geen middenberm).
  - Veiligheid van gemengd verkeer bij 30 km bij wegbreedtes smaller dan de CROW richtlijnen.
- Verder onderzoek nodig naar:
  - Effecten op objectieve en subjectieve verkeersveiligheid van het opheffen van vrijliggende fietspaden; afhankelijk van de gekozen inrichting van het alternatief.

- Onderzoek is soms overbodig. Zo onderzoekt Amsterdam nu de beste uitvoering van de randen langs fietspad. Terwijl al lang duidelijk is dat een vlakke vergevingsgezinde schuine rand het beste is wat betreft veiligheid, legt Amsterdam nog steeds fietspaden aan met haakse rand die niet vergevingsgezind is. Op de Frederik Hendrikstraat die net voor de kerst 2019 is vrijgegeven is wel een vergevingsverzinde band gebruikt, maar vervolgens is de bestrating van de stoep 5 cm hoger gelegd dan de band: alsnog dus een steile kant.
- De gevolgen voor de veiligheid van de infrastructuur van zware elektrische fietsachtige voertuigen en van bijzondere bromfietsen.

- Welke maatregelen kunnen binnen de Vervoerregio Amsterdam het best genomen worden:
  - Alle nieuwe ontwerpen vergevingsgezind aanleggen
  - Nieuw aan te leggen fietspaden en fietssnelwegen inrichten zodat deze aangepast zijn voor het sterk toegenomen aantal fietsers en de gewijzigde samenstelling van het fiets- en brommerverkeer (veel meer snel optrekkende, snelle, brede en zware voertuigen): Dus:
    - Drukke eenrichtingpaden tenminste 2.60 meter (CROW: 2 naast elkaar rijdende fietsers kunnen veilig worden ingehaald).
    - Fietssnelwegen met middenberm om frontale botsingen bij inhaalmanoevres te voorkomen.
  - Bestaande regelgeving en kennis toepassen zoals
    - De CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer (breedtes van 30 km wegen en fietsstraten)
    - Kennis over de vergevingsgezinde stoepranden.

Welke maatregelen kunnen aanvullend landelijk het best genomen worden:

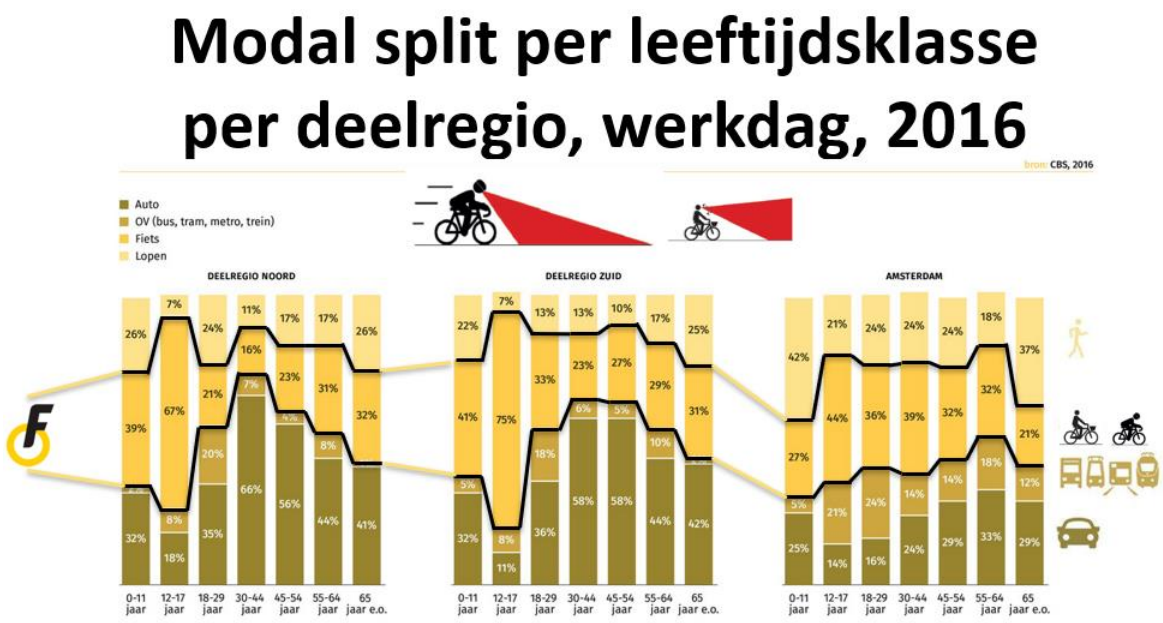
- CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer minder vrijblijvend maken. Afwijkingen van deze richtlijn dienen vooraf onderbouwd te worden.
- De classificatie van fietsen, elektrische fietsen, scooters en brommers heroverwegen bijvoorbeeld blauw kenteken afschaffen, zware elektrische fietsen aparte categorie (dus niet standaard op het fietspad).
- Bij de keuring van bijzondere bromfietsen de plek op de weg en de gevolgen voor de veiligheid van de infrastructuur meewegen.

De grootste uitdagingen binnen de Vervoerregio Amsterdam zijn eenzijdige fietsongevallen, smalle tweerichtingen fietspaden, de veiligheid van gemengd verkeer bij 30 km/uur wegen waarbij de wegen smaller zijn dan de CROW ontwerpwijzer fietsverkeer aangeeft en het verwijderen van fietspaden door al het verkeer op de rijbaan te mengen.

Fietsersbond
Haarlemmermeer

Hoofddorp, 15 januari 2020
Betreft: Fietsveiligheid

Inleiding
Naar aanleiding van de bijeenkomst over verkeersveiligheid binnen de Vervoerregio Amsterdam en het verslag daarover de volgende reacties de volgende opmerkingen.
De PowerPoint gaf een aantal cijfers aan die goed aangeven hoe de slachtoffers verdeeld zijn over de verschillende modaliteiten. De cijfers zeggen niks over de oorzaken. Wel is er een inventarisatie per gemeente in procenten van mogelijk onwenselijke infrastructuur voor de fietsers. Onduidelijk is om hoeveel kilometer het gaat die binnen en of buiten de bebouwde kom liggen. Ook ontbreekt een indicatie over het gebruik van deze infrastructuur.
Op onderstaande aangepaste sheet van de Vervoerregio kan je zien naar welke leeftijdsklasse de aandacht uit moet gaan. Helaas ook hier zonder de absolute aantallen. De verschillen tussen de regio's geven aan dat er behoorlijk maatwerk zal moeten zijn per regio en mogelijk ook binnen de gemeentes.
Iemand zal in de glazen bol moeten kijken hoe deze grafiek eruit zal zien over 10 jaar. Dit figuur uit 2019 is mogelijk nog zonder Haarlemmerliede en Spaarnwoude.



Opdrachten
Vanuit het preventie akkoord (meer bewegen), het klimaat akkoord (modal shift 1 megaton CO_2 vanuit de fossiele aandrijving), Regering (100k meer utilitair fiets verkeer), Tour de Force (20% meer fietsen in 2027) zal er een grote groei in het aantal fietsbewegingen gaan plaatsvinden. Bij dit alles om vanuit SPV 2030 (het Strategisch Plan Verkeersveiligheid) de opdracht om het aantal (fiets)verkeer slachtoffers naar nul terug te dringen.
Uitdagingen

Het is een uitdaging om het aantal slachtoffers van ongelukken terug te dringen. In het komend decennium zullen de snelheidsverschillen op de fietsroutes verder uit elkaar gaan liggen (daardoor meer inhaalbewegingen), er komen meer gebruikers op het fietspad met een andere onderlinge verhoudingen en er komen ook meer andere voertuigen zoals Sints, riksja's, cargo-bikes, driewielers, steps, speed-pedelecs op de fietsroutes. Ook zal door de vergrijzing en de groei, door de doelstelling om langer zelfstandig te blijven wonen, het aandeel van de oudere kwetsbare doelgroep, toenemen.

Cijfers

Meten is weten, gissen is missen. Deze stelling is nog altijd geldig. Als het om de aantallen fietsenritten gaat grijpen we behoorlijk mis. Er is een modal split vanuit het CBS. Deze geeft echter alleen het percentage weer. De oorsprong van deze gegevens zijn enquêtes waarbij gevraagd wordt naar de manier van hoofdverplaatsing. Hierbij mis je (fiets)delen van het keten vervoer. Voor auto's wordt gebruik gemaakt van de gekochte gegevens van de telecom providers. Voor fietsen is dit geen oplossing. Dit vanwege de onnauwkeurige plaatsbepaling en onduidelijke verhoudingen tussen wel of niet telefoon bezitters. GPS tellingen, zoals Go velo, Ring-Ring.nu, STRAVA.com en Fietstelweek, zijn er alleen op basis van vrijwilligheid en geven meestal geen betrouwbare resultaten qua aantallen*. Tellingen met telslangen leveren een beter resultaat op maar geven niet aan waar de fietsers vandaan komen of naar toegaan. (Aantallen fietsers zijn bepalend voor de breedte van de fietspaden!)

*Zo krijg je andere heatmaps van STRAVA gebruikers dan bij de gegevens uit de fietstelweken. In beide gevallen is de grote groep scholieren en winkel bezoek zwaar onderbelicht. Een vergelijking bij het tellen van de fietsen met camera's bij busbaankruisingen gaf een factor verschil tussen de 23 en 150 met een fietstelweek resultaat.

Registratie incidenten.

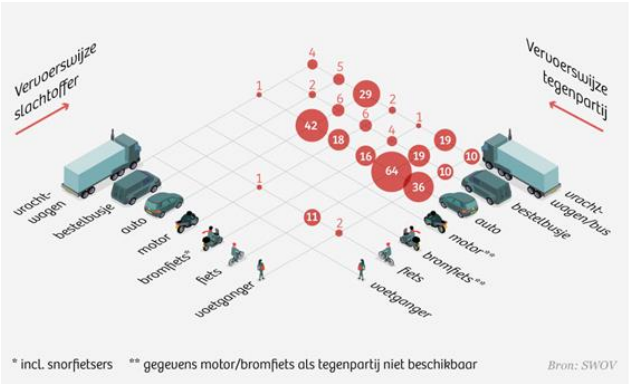
Dat de incidenten (ongelukken met wel of geen persoonlijke en/of materiële schade) niet goed worden geregistreerd is en blijft lastig. Oorzaak is dat vele personen zijn betrokken zonder dat ze weten waarvoor de registratie kan worden gebruikt.

In de ICT is hiervoor een ITIL proces beschikbaar. Aanvullend hierop kan je kijken met de Six Sigma methode om verbeteringen te bewerkstelligen.

Met de SPI (Safety performance index) via de Fietsersbond kan je een volledig beeld vastleggen van de fietspaden. Het blijkt dat de gemeentes in de Vervoerregio Amsterdam een afwachtende houding te hebben. Is er een alternatief in gebruik? Willen we een vergelijking kunnen maken t.o.v. elkaar (en verdeling van het budget) dient wel een zelfde methodiek gebruikt worden gericht op fiets infrastructuur. **Is hier een trekkersrol voor de Vervoerregio?** Worden met SPI ook de gegevens van de kruispunten vastgelegd?

In de aangeleverde documentatie is geen onderscheid gemaakt tussen wat voor ongelukken er zijn geweest zoals; voorrangsfouten, frontaal botsen, eenzijdige ongelukken. Daardoor is het gissen tot de aanpak van de oorzaak en de invloed van o.a. de infrastructuur, snelheid, afleiding en gedrag.

Bijgaand het plaatje van T. Verkade van de Correspondent waarin de tegenpartij in kaart is gebracht.



Fietshindernissen

De landelijke Fietsersbond heeft in het verleden de "Fietsbalans" aangeboden om de fietsinfrastructuur te vergelijken met die in andere gemeentes. Uitgangspunt waren de vergelijkende ritten tussen twee punten met zowel de auto als de fiets. De fiets ging uit van een standaard snelheid van 18km/u,

waarbij je met twee fietsen naast elkaar moest rijden. Zodra dat niet kon is er sprake van een fietshindernis. Voor de Haarlemmermeerse gemeenteraadleden is de volgende samenvatting gemaakt https://haarlemmermeer.fietsersbond.nl/fietsbalans-2011/ . Deze hindernissen zijn door ons verder uitgewerkt in een mindmap met toelichting (zie https://files.fietsersbond.nl/app/uploads/sites/17/2013/10/03171602/fiets_hindernissen_mindmap.pdf en de toelichting https://files.fietsersbond.nl/app/uploads/sites/17/2013/10/03171601/fiets_hindernissen_0.pdf)
Een aantal fietshindernissen kan zeker leiden tot ongelukken. Waar een puber zo'n hindernis ziet als normaal kan dat voor een oudere fietser een reden zijn om niet te gaan fietsen!
Onvermeld zijn de gevaren en gevolgen van het (ultra) fijnstof voor de fietser.

Haarlemmermeer
Haarlemmermeer is een grote gemeente met 31 dorpen. Hierdoor zijn er veel verschillen tussen fietsroutes binnen en buiten de dorpen. Op sommige plaatsen is in de loop van de tijd de bebouwde kom grens opgetrokken zodat er meer kon worden voldaan aan de snelheidsbeperking van de auto's op of langs de fietsroutes.
Door de lange rechte fietsroutes langs de Ringdijk en door de polder verkaveling is onze gemeente een lust voor de snelle doorfietsers tussen de kernen. Vanaf de kust tussen IJmuiden en Katwijk aan Zee naar Amsterdam kan je niet om Haarlemmermeer heen. Onderzoek uit de Fietstelweekgegevens heeft dat ook uitgewezen. https://haarlemmermeer.fietsersbond.nl/bereikbaarheid-schiphol/ De oude kernen in de dorpen kunnen dit fietsverkeer en het huidige auto aanbod nauwelijks aan, zeker aan de westkant van Haarlemmermeer bij files op de A4/A44 en als de Keukenhof open is. Omdat de wegen daar ter plaatse te smal zijn kan je er dan ook niet meer langs de file met de fiets en de Duinpolderweg lost dit niet op! Omdat de snelheid dan laag is, zijn ongelukken niet ernstig en hoor je er niets over. Het is natuurlijk wel een reden om niet te gaan fietsen.
De aanleg van de fietspaden in Haarlemmermeer is in het verleden gedaan volgens toenmalige standaarden. De huidige beoordelingsbasis is de ontwerpsnelheid. De aansluitingen van de fietspaden bij kruisingen lijken het meest te botsen met de huidige CROW richtlijnen v.w.b. de zichtlijnen en bochtstralen. Door de toegenomen snelheid van E-bikes, ligfietsen, brommers en snorfietsen gaat dat op deze punten soms mis.

Wegbeheerders
Binnen Haarlemmermeer zijn de volgende wegbeheerders actief: Rijk, Provincie, Gemeente, Staatsbosbeheer, recreatiegebed Spaarnwoude, privaat bezit (bv. Schiphol).

Aanvullingen
Voor een verbeterde registratie van de incidenten zou er verschillende niveaus van registratie moeten kunnen plaatsvinden. Als er geen politie bij betrokken is door het slachtoffer een low level verhaal (of "Google form") met wel de juiste locatie (waar op de rotonde i.p.v. op de rotonde), de tegenpartij, datum/tijd, schade, foto locatie, merk en type voertuig(en), etc. opsturen naar een mailadres (onder de inzenders een prijs verloten?). (let op de AVG Algemene Verordening Gegevensbescherming!). Ambulance personeel, huisartsen(posten) voorzien van visite kaartjes met uitnodiging om een melding te maken. Politie als onderdeel van het PV een script laten volgen om alle relevante informatie direct te verzamelen, dit tijdens kantoorwerk verder laten aanvullen met de verhalen van beide betrokkenen. Wel voorkomen dat de politie in de stromende regen e.e.a. op hun telefoon moeten intypen.
De politie zou dan ook een suggestie kunnen doen om in die situatie een incident te voorkomen, dit vanuit het oogpunt van het slachtoffer(s), tegenpartij en infrastructuur (Dit al of niet in overleg met iemand met voldoende kennis). Onduidelijk is of de politie opleiding hierin voorziet. Wat is er bij hun bekend van de CROW richtlijnen? De suggesties moeten afzonderlijk gedeeld kunnen worden onafhankelijk van de schuldvraag. (bv. wat te doen met een te hoog alcoholpercentage en als slachtoffer een fietser zonder licht).

Buiten de drie snelfietsroute plannen dient er in Haarlemmermeer de volgende acties te worden gedaan om de fietsinfrastructuurveiligheid te vergroten:

- Volgens de SPI (Safety performance indicator) en Fietstelweek resultaten de betreffende routes op minimaal de CROW richtlijnen te verbreden en vergevingsgezinde bermen toe te passen. (hoeveel van onze >400km fietspaden komen hiervoor in aanmerking?)
- Op de kruispunten (zijn die ook in kaart gebracht in de SPI?) zorgdragen voor de goede bochtstralen en zichtlijnen.
- Brommers en snorfietsen van het fietspad af als onderdeel van de beperking van de verschillen in snelheid op het fietspad en daarmee de extra inhaal manoeuvres beperken.
- Duurzaam veilig 3.0 toepassen.
- Snelheid autoverkeer BIBEKO terug naar 30 km/u.
- Wegen buiten de bebouwde kom zonder fietspad terug naar 50 km/u.
- Alle 50km/u wegen waar fietsers of voetgangers oversteken voorzien van vluchtheuvels van 2 meter breed.
- Autoluw maken van de oude bruggen over de Ringvaart door alternatieven voor het autoverkeer te maken.
- Overgangen van fietsstroken naar een vrij liggend tweerichtingen fietspad voorkomen.
- DIOR (Duurzame inrichting openbare ruimte) aanpassen en voor specificaties alleen nog maar naar de (nieuwste) CROW richtlijnen te verwijzen. Deze dan ook bij alle nieuwbouwplannen toe te passen.

Fietsparkeervoorzieningen

De benodigde fietsparkeervoorzieningen vallen eigenlijk niet onder het voorkomen van ongelukken. Echter hebben goede fietsparkeervoorzieningen wel invloed op de verkeersveiligheid vanwege de kwaliteit van de fietsen zelf. De “stations” fietsen die worden gebruikt vanwege slechte stallingen hebben vaak een mindere staat van onderhoud en verlichting. Ook worden ze vaker beschadigd door onvoorzichtige mede gebruikers van de stalling. Daar de nieuwbouw van fietsstallingen veel geld opeisen van het “fietsbudget” zouden deze kosten moeten worden losgekoppeld van het budget voor verbetering van de fietsinfrastructuur.

Kosten

De wensen of oplossingen zullen ver boven het geschatte budget uitgaan. Voor de oplossing stuiten we uiteraard op prioriteiten. Kijkend naar de verwachtte aantallen, snelheden, modal-split, de aard van de op te lossen situaties en het uitvoerend vermogen zouden bepalend moeten zijn.

Budget

Er zijn diverse bronnen aan te wenden die door de verschillende wegbeheerders zullen moeten worden geclaimd. O.a. Vervoerregio Amsterdam, Tour de force, Rijks programma meer utilitair fiets verkeer, achterstallig onderhoud, mee liften op andere projecten (bv. A9 en N201), preventie akkoord, voorkomen investeringen op auto infrastructuur.

Sponsoren

Zoals nu al veel bedrijven de auto infrastructuur ondersteunen (bv roltrappen naar parkeer garages, eerste uur parkeervergoeding bij aanschaf van een minimum bedrag, onderhoud rotondes, ook de mogelijkheid dit voor de fiets infra te regelen.

Met een vriendelijke fiets groet
Namens de Fietsersbond afdeling Haarlemmermeer
Han van der Ploeg
Telefoon: 0235630899 of 0640226068
Email: fietshan@xs4all.nl
Twitter: @Fietshan
Wat wil de provincie: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets
Wat is de visie van de Fietsersbond: https://files.fietsersbond.nl/app/uploads/2018/12/05142907/visie2040_lr_def.pdf

Bijlage 4 Gespreksverslag Politie Eenheid Noord-Holland

Gespreksverslag Politie Eenheid Noord-Holland

Maandag 28 oktober 2019

Gesproken met: Ruud Kuntzel (Politie-verkeersadviseur), Richard van Dieken (Politie-beleidsondersteuner), Sjoerd Rooth (Politie-verkeersadviseur), Marjo de Jong (Politie-verkeersadviseur)

Vanuit Provincie Noord-Holland: Olle Jonker (PNH - Beleid)

Vanuit Sweco/Provincie Noord-Holland: Inge Mijnders

Opmerking bij dit verslag.
Dit gesprek is geïnitieerd vanuit Provincie Noord-Holland die actief bezig zijn met het opzetten van het risicogestuurd werken in de verkeersveiligheidsaanpak en het opzetten van een regionale governance. Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam hebben hierin dezelfde opgave. Hierna zijn de relevante onderdelen voor de Vervoerregio uit het gesprek overgenomen vanuit het oorspronkelijke verslag.

Algemeen
Politieregio Noord heeft 3 eenheden: Noord-Holland, Amsterdam en Midden-Nederland.
De eenheden zijn verdeeld in districten en binnen de districten zijn basisteams werkzaam. In Noord-Holland zijn er in totaal 10 basisteams. In Noord-Holland zijn er 6 verkeersadviseurs; zij geven (on)gevraagd advies aan wegbeheerders.

Noord-Holland – naamgeving	
Districten	
A	Noord Holland Noord
B	Zaanstreek Waterland
C	Kennemerland
Basisteams	
A1	Den Helder
A2	Alkmaar
A3	Hoorn
A4	Heerhugowaard
B1	Zaanstad
B2	Purmerend
C1	IJmond
C2	Haarlem
C3	Kennemer Kust
C4	Haarlemmermeer

Noord-Holland		
District	Basisteam	Gemeente
A	A1	Den Helder, Harenkarspel, Schagen, Texel, Zijpe
	A2	Alkmaar, Bergen, Castricum, Graft-de Rijp, Heiloo, Schermer
	A3	Drechterland, Hoorn, Enkhuizen, Medemblik, Opmeer, Stede Broec
	A4	Heerhugowaard, Hollands Kroon, Koggenland, Langedijk
B	B1	Oostzaan, Wormerland, Zaanstad
	B2	Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Purmerend, Waterland, Zeevang
C	C1	Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen
	C2	Haarlem
	C3	Bloemendaal, Heemstede, Zandvoort
	C4	Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Haarlemmermeer

Toelichting op SPV2030

Er volgt een korte toelichting op de achtergrond en de inhoud van het SPV2030. Provincie Noord-Holland *en Vervoerregio Amsterdam* zijn actief aan het werk gegaan met de uitwerking van het SPV2030...

... Het lijkt wenselijk dat in de regionale werksessies van de provincie *en de Vervoerregio Amsterdam* zowel de verkeersadviseurs als de mensen uit de basisteams aanhaken.

Inhoudelijke zaken

- De verkeersveiligheidsaanpak wordt op een nieuwe risicogestuurde manier uitgewerkt. Dit betekent voor betrokken partijen dat zij op een andere manier naar verkeersveiligheid moeten gaan kijken: waar ligt de prioriteit voor verkeersveiligheid, waar kan het grootste risico worden aangepakt en/of de grootste winst worden geboekt.
  De afgelopen 25 jaren is er veel op Duurzaam Veilig en een duurzaam veilige inrichting ingezet: wat is een geloofwaardige inrichting passend bij de functie van de weg.
- Politie geeft aan vaak te maken te hebben met gevoelens van bewoners: er wordt hier te hard gereden. Het Openbaar Ministerie heeft een 'flitspalenbeleid' gemaakt en dat geldt voor alle wegen. Binnen 30 en 60 km zones wordt in principe niet gecontroleerd, omdat de inrichting van de weg de maximum snelheid moet afdwingen. Alleen als na inrichting blijkt dat er toch ongevallen gebeuren en er te hard wordt gereden, kunnen snelheidscontroles worden overwogen (nee, tenzij).
  Afspraken over handhaving door de basisteams worden in de lokale driehoek gemaakt. Bij een verzoek om handhaving zal Politie de wegbeheerder vragen te onderzoeken of inderdaad te hard gereden wordt middels snelheidsmetingen (blijkt vaak niet het geval – subjectieve beleving) en vervolgens wordt een voorstel voor maatregelen gedaan.
  Handhaving is geen doel op zich. Er geldt een aantal voorwaarden voor handhaving
    - Er dient een geloofwaardige limiet te zijn.
    - Het overtredingspercentage is (maximaal) circa 20%.
    - Er dient sprake te zijn van objectieve verkeersonveiligheid en risico's op onveiligheid.
- Het verkeersteam (hele eenheid) handhaaft met een radar, de basisteams met een laser.
    - De inzet van een verkeersteam is op basis van een handhavingsplan, voornamelijk VARAS (veelplegers, afleiding, rood licht, alcohol, snelheid), helm, gordel, zwaar vervoer controles.
    - De inzet van de basisteams wordt bepaald in de driehoeksoverleggen; veelal staat verkeersveiligheid als zodanig hier niet op de agenda – er zou in elk beleidsplan van een basisteam een paragraaf "Verkeersveiligheid" opgenomen moeten worden, (verantwoordelijkheid teamchef basisteam) om afspraken over handhaving te kunnen vastleggen. Het moet op de agenda komen te staan.

- De verkeersadviseurs hebben een adviserende rol voor beleid / maatregelen die wegbeheerders uitwerken, maar dus ook in het oppakken van eventuele handhaving.
- Het is wenselijk om terugkoppeling te krijgen van handhavingsacties door Politie in de regionale verkeersveiligheidssessies (CJIB, BOA).
- De risicogestuurde aanpak vereist een goede registratie van ongevallengegevens. Het is van belang om de precieze locatie van ongevallen te registreren. Het verzoek is aan VIA gedaan om op de kaart de precieze locatie aan te kunnen geven.
  Tot 2010 heeft Politie op papier een volledige beschrijving van ongevallen opgenomen (volledige toedracht, manoeuvrediagrammen) > dit ging naar DVS. Nu wordt alleen de aard geregistreerd, de toedracht wordt wel genoteerd maar niet uitgelezen.
  Vanaf 2014 is de Politie gestart met het aangeven van exacte locaties.
- VeiligheidNL werkt vanuit ziekenhuisregistratie en SEH-registratie van slachtoffers. Hierdoor ontstaat ook zicht op de onveiligheid maar er zijn nog geen locatiekoppelingen mogelijk.
- Er is een lijst met ongevallen op basis van BVH-nummers; als deze goed zijn gerapporteerd, kan op basis van deze codering veel meer informatie verkregen worden (alle kenmerken). Dit kan informatie opleveren om meer grip te krijgen op de onveiligheid. Indien het BVH-nummer in de risicotool (product Hastig) zou staan waar provincie en gemeenten mee werken, dan kan een verkeersadviseur eenvoudig voor een casus gegevens ophalen uit het politiesysteem.
- De Politie werkt met de BLIQ-rapportages – VOC top 10, top 10 CROSS en snelhedenkaart van VIA. Op basis van deze informatie hebben de verkeersadviseurs gesprekken met de gemeenten.

<u>Overige zaken</u>

- Er wordt aangegeven dat de Politie al heel lang wacht op maatregelen door de provincie bij de N205; hier hebben al meerdere ernstige ongevallen plaatsgevonden. Het overleg hierover is al een tijd geleden gestart, maar tot op heden wordt er niet doorgepakt.
- Provincie *en Vervoerregio Amsterdam* kiezen er voor om te werken met het Verkeersveiligheidskompas en het SPI-kompas van bureau Hastig. De komende tijd zullen we met de verkeersveiligheidspartners gaan ervaren welke tools nodig zijn om uitwerking te geven aan het risicogestuurd werken.
  We kunnen met elkaar nagaan of het wenselijk is om in de kompassen een selectie op Politieregio's uit te kunnen voeren.

Evaluatieonderzoek Schoolzones Gemeente Haarlemmermeer

Rapportage



Bron: Cyclomedia

hgca

KEYPOINT CONSULTANCY

Keypoint Consultancy B.V.

Vestiging Utrecht
Nieuwegracht 24A
3512 LR Utrecht
Tel. 030 82 01 168

Vestiging Enschede
Institutenweg 32
7521 PK Enschede
Tel. 053 482 57 00

www.keypoint.eu
info@keypoint.eu
kvk: 06080239

Opdrachtgever:	Gemeente Haarlemmermeer,
Titel:	Rapportage Evaluatieonderzoek Schoolzones Gemeente Haarlemmermeer
Versie:	Definitief
Datum:	11-4-2024

Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Keypoint Consultancy B.V., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

1 Inleiding ... 2
1.1 Aanleiding en probleemstelling ... 2
1.2 Leeswijzer ... 2
2 Beleidsevaluatie ... 3
2.1 Doelstelling Vervoerregio verkeerseducatie met verkeersveiligheidslabel (“Ster in het verkeer”) ... 3
2.2 Evaluatie huidig beleid ... 5
2.3 Beleving van basisscholen over het verkeersveiligheidslabel ... 5
2.4 Conclusie koppeling verkeersveiligheidslabel en schoolzone ... 6
3 Schoolzones rondom middelbare scholen ... 8
3.1 Resultaten enquête ... 8
3.2 Conclusie schoolzones rondom middelbare scholen ... 10
4 Inrichtingsevaluatie en gedrag ... 11
4.1 Knelpunten verkeersgedrag ... 11
4.2 Inrichting ... 13
4.3 Conclusie inrichting en gedrag ... 13
5 Verkeerseducatieprojecten ... 15
5.1 Mads en de Loopbus ... 15
5.2 High-Five ... 16
5.3 Verkeerseducatieprogramma's VVN ... 17
5.4 Week van het Verkeer ... 18
5.5 Kilometervreters ... 18
5.6 Veilig op weg ... 19
5.7 Verkeersdag op school (eigen initiatief) ... 19
6 Prototype schoolzone 2.0 en schoolstraten ... 20
6.1 Autovrije schoolzone waar lopen en fietsen wordt gestimuleerd ... 20
6.2 Weginrichting en snelheid aangepast op kwetsbare kinderen ... 21
6.3 Herkenbare schoolzone ... 21
6.4 Schoolstraat ... 22
7 Conclusies ... 25
7.1 Beleidsevaluatie ... 25
7.2 Schoolzones rondom middelbare scholen ... 25
7.3 Inrichtingsevaluatie ... 25
7.4 Verkeerseducatieprojecten ... 26
7.5 Schoolzone 2.0 en schoolstraten ... 26
Bijlage 1 Overzicht knelpunten ... 28

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en probleemstelling

Gemeente Haarlemmermeer is voornemens de huidige inrichting van 11 schoolzones/schoolomgevingen binnen de gemeente te evalueren en daarnaast het huidige beleid tegen het licht te houden. De verkeersveiligheid rondom scholen verdient extra aandacht vanwege het kwetsbare en onberekenbare publiek. Uw uitgangspunt is om de schoolzones en omgevingen te evalueren op effectiviteit en verkeersveiligheid. Is de huidige 'schoolomgeving' verkeerstechnisch gezien optimaal ingericht en zijn de huidige basismaatregelen voldoende?

Bovendien wil de gemeente inzicht in de effectiviteit van het huidige regionale verkeerslabel voor scholen, het 'Ster in het Verkeer'-label, waarmee scholen gestimuleerd worden meer aan verkeerseducatie te doen. In hoeverre leent dit verkeerslabel zich voldoende om voorwaardelijk te zijn voor de realisatie van nieuwe schoolzones?

Dit onderzoek richt zich op de inrichting en verkeersveiligheid van schoolomgevingen. Het leidt tot een "Prototype Schoolzone 2.0", waarvan u de "lessons learned" kunt toepassen bij toekomstige aanleg of aanpassingen van schoolzones in Haarlemmermeer.

Iedere schoolomgeving heeft een specifieke problematiek en dus ook zijn eigen knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. Te denken valt hierbij bijvoorbeeld aan 'foutparkeerders', te hard rijden, zichtproblematiek, enzovoort. Omdat de problemen per schoolomgeving verschillen, is per locatie maatwerk noodzakelijk.

Schoolzonemaatregelen zijn erop gericht dat verkeersdeelnemers hun gedrag aanpassen. Dat wordt bijvoorbeeld bereikt met een herkenbare inrichting en/of met maatregelen die bepaald weggedrag afdwingen (snelheidsbeperkingen, afsluitingen, etc.).

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschouwen we het (regionale) beleid rond het verkeersveiligheidslabel 'Ster in het verkeer'. Wat zijn de doelen van dit label en hoe ervaren de basisscholen dit? Aan de hand daarvan doen we uitspraken over de koppeling tussen de aanleg van schoolzones en het verkrijgen van het verkeersveiligheidslabel.

We onderzoeken in hoofdstuk 3 of het inrichten van schoolzones bij middelbare scholen opportuun is.

In hoofdstuk 4 plaatsen we de knelpunten, die tijdens het schouwen op locatie zijn waargenomen, in perspectief. Dat doen wij aan de hand van de 'Factsheet Schoolomgevingen en Gedrag' van het CROW. Separaat ontvangt u de schouwrapporten met aanbevelingen voor eenvoudig uit te voeren oplossingen van geconstateerde knelpunten.

In hoofdstuk 5 geven wij een inventarisatie van verschillen verkeerseducatieprojecten, die bedoeld zijn om gedragsverandering teweeg te brengen.

In hoofdstuk 6 beschrijven wij het "Prototype schoolzone 2.0" en geven we aan waar schoolstraten toegepast kunnen worden.

2 Beleidsevaluatie

In dit hoofdstuk beschrijven wij de beleidsdoelstellingen van het verkeerslabel 'Ster in het verkeer' en hoe de scholen het label waarderen. Hieruit trekken we conclusies over hoe effectief het koppelen van de realisatie van schoolzones aan het behalen van een verkeerslabel is. Versterken deze elkaar of zou de aanleg van een schoolzone de aanleiding tot implementatie van verkeerseducatie op de betreffende school moeten of kunnen zijn?

Daarnaast heeft u ons gevraagd om een uitspraak te doen over de effectiviteit van een schoolzone rondom middelbare scholen. Om deze vraag te beantwoorden hebben wij gesprekken gevoerd met twee middelbare scholen: het Kaj Munk-college in Hoofddorp en het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep. Op beide scholen hebben wij ook een anonieme, online enquête afgenomen onder docenten en eerstejaars leerlingen.

2.1 Doelstelling Vervoerregio verkeerseducatie met verkeersveiligheidslabel ("Ster in het verkeer")

Bron: Vernieuwde aanpak verkeerseducatie Vervoerregio Amsterdam Concept 23 mei 2017 (managementsamenvatting) (www.vervoerregio.nl)

Op 15 maart 2016 is de Investeringsagenda Verkeersveiligheid 2016-2025 vastgesteld door de Regioraad. Hierin staan de opgaven en speerpunten uitgewerkt om tot een reductie van ernstige verkeersslachtoffers te komen. Eén van de speerpunten uit de Investeringsagenda is het aanbieden van verkeerseducatie aan kinderen van 0-18 jaar. Verkeerseducatie heeft tot doel om kinderen de juiste vaardigheden en kennis aan te leren om veilig deel te nemen aan het verkeer. De afgelopen jaren is er al veel opgebouwd rond verkeerseducatie op scholen in de Vervoerregiogemeenten. Het document adviseert over een vernieuwde aanpak voor het optimaliseren van de organisatie, rollen en verantwoordelijkheden, om de doelen richting 2025 op een kosteneffectieve manier te behalen. Deze aanpak gold voor de regio's Noord (Zaanstreek-Waterland) en Zuid (Amstelland-Meerlanden, waaronder Haarlemmermeer).

In de voorgaande periode was er reeds een goede uitvoeringsorganisatie opgezet en zijn op scholen veel resultaten gehaald. Maar nu werd het meer nodig geacht om nieuwe scholen over te halen mee te doen en de al participerende scholen actief te houden en over te halen meer te doen aan verkeerseducatie. Daarvoor werden maatregelen genomen. De kernelementen van de vernieuwde aanpak voor uitvoering van verkeerseducatie waren:

1. De Vervoerregio blijft regisseur. Vervoerregio faciliteert waar mogelijk de gemeenten. In opdracht van de gemeenten treedt de Vervoerregio op als opdrachtgever, regisseur, facilitator en financier.
2. De rol van gemeenten, het faciliteren van verkeerseducatie en zorgen voor bestuurlijke betrokkenheid, is helder uitgewerkt. Analoog aan de samenwerking binnen de verkeerscampagnes wordt ook hier via sub-regionale samenwerking met de gemeenten de inhoud en procesafspraken afgestemd en worden gemeenten ontzorgd.
3. Voor scholen en gemeente is een vast contactpunt. Acquisitie en coördinatie van verkeerseducatie wordt losgekoppeld van de

uitvoering. Hiermee wordt de inzet en focus op het behalen van de doelen groter. Analoog aan de reeds ingezette vernieuwde aanpak voor campagnes, worden voor deze taken (coördinatie, acquisitie en contactpunt) een regisseur aangesteld.

4. Er is een eenduidig aanbod voor verkeerseducatie, zowel voor scholen als voor gemeenten. Er worden geen losse producten door gemeenten meer aangeboden, om dubbelingen en verwarring te voorkomen. Ter onderstreping van het heldere aanbod wordt voor het primair onderwijs het verkeersveiligheidslabel ingevoerd. Dit is een soort keurmerk voor basisscholen om aan te tonen dat zij meedoen aan de vier belangrijkste pijlers van verkeerseducatie: een verkeerlesmethode, theoretisch- en praktisch verkeersexamen en verkeersouders. De verwachting is dat scholen meer inzetten op verkeerseducatie omdat zij graag dit keurmerk willen behalen (zoals ook is gebleken in andere regio's zoals Groningen, Drenthe, Noord-Brabant en Limburg).

Voor de meeste schooltypen en leerjaren is een verkeerseducatieproject beschikbaar. Sommige projecten behandelen bepaalde thema's, afhankelijk van vaardigheden, houding en motivatie. Dat leidt er toe dat het aanbod aan verkeerseducatie divers is. Het is een kwalitatief goed aanbod en de producten zijn op elkaar afgestemd. Aanvullende producten die door enkele gemeenten aan scholen worden aangeboden zijn overbodig en verwarrend voor scholen.

Voor het verkeersveiligheidslabel werd gekeken naar het voorbeeld van de provincies Groningen, Drenthe, Noord-Brabant, Zuid-Holland en Limburg: een keurmerk voor basisscholen om aan te tonen dat zij meedoen aan alle noodzakelijke onderdelen voor verkeersveiligheid van kinderen. In de Vervoerregio bood de gemeente Haarlemmermeer dit reeds aan (Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel). Uit de evaluatie bleek dat de gemeente hier goede ervaringen mee heeft en ook elders in Nederland lijkt het verkeersveiligheidslabel het meedoen aan verkeerseducatie te motiveren. De Vervoerregio kiest voor een eenvoudig label, met zo weinig mogelijk administratieve handelingen. Scholen die voldoen aan de vier verkeerseducatiepijlers (verkeerslesmethode, theoretisch- en praktisch verkeersexamen en verkeersouders) en een ondertekend document opstellen waarin staat dat ze zich maximaal inzetten voor verkeersveiligheid van de kinderen, halen het label.

De verwachting en tevens het belangrijkste doel is dat de invoering van het label een boost geeft aan verkeerseducatie: ruim 50 scholen in de regio's Noord en Zuid deden mee aan alle vier de pijlers en dat aantal moest stijgen. Wanneer deze eerste labels met media-aandacht en door burgemeesters en wethouders worden uitgereikt, is de verwachting dat dit andere scholen motiveert.

Het verkeersveiligheidslabel is een instrument om meer aanbod van verkeerseducatie te krijgen op basisscholen. Dat moet weer zorgen voor minder ongevallen. Daarnaast zijn scholen en gemeenten verantwoordelijk voor een veilige schoolomgeving op het gebied van infrastructuur en verkeersgedrag.

2.2 Evaluatie huidig beleid

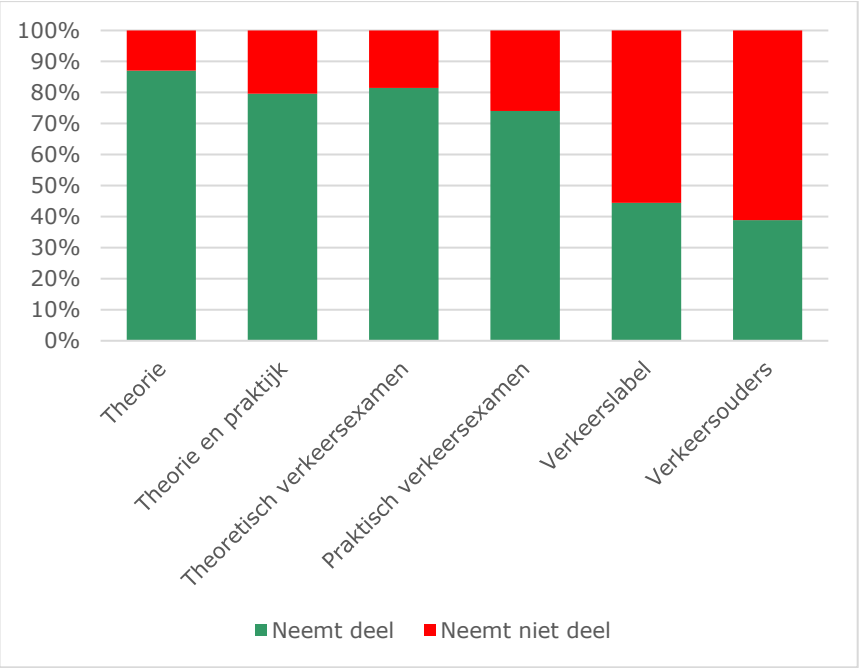
De komende periode zal het huidige beleid, zoals dat hierboven beschreven is en een looptijd heeft tot 2025, worden geëvalueerd.

Het volgende beeld leeft bij de Vervoerregio en haar partners. Tijdens de evaluatie zal dat beeld geobjectiveerd worden. (Zie ook: Figuur 1)

- Bij veel scholen is er voldoende aandacht voor verkeerseducatie, want de doelstellingen worden gehaald. Van de 54 scholen in Haarlemmermeer bieden:
  - 47 theoretisch onderwijs;
  - 43 theoretisch en praktijkonderwijs;
  - 44 het theoretisch verkeersexamen;
  - 40 het praktisch verkeersexamen.
  - 24 scholen hebben het label gehaald
- Scholen halen vaak het label niet, omdat één van de eisen, het hebben van een verkeersouder, niet haalbaar blijkt: slechts 21 scholen hebben verkeersouders. Ten minste drie scholen zonder verkeersouders hebben desondanks wel het label behaald.

Scholen die het label wel hebben, waarderen het label en de aandacht daaromheen, bijvoorbeeld het plaatsen van een krantenbericht bij de uitreiking van het label, een wethouder die op bezoek komt, een zichtbare plaquette bij ingang, et cetera.

Er is nog geen beeld van de relatie tussen het beleid en de ontwikkeling van het aantal ongevallen met, en slachtoffers onder, kinderen in de basisschoolleeftijd.



Figuur 1: Verkeerseducatie op basisscholen in Haarlemmermeer

Er wordt ook verkeerseducatie geboden voor middelbare scholen, maar het is lastig om ze te betrekken. Wat meespeelt is dat kinderen in deze leeftijd zich moeilijk laten sturen door verkeerseducatie. Er worden wel campagnes gehouden die zijn gericht op jongeren en op bestuurders van tweewielers.

2.3 Beleving van basisscholen over het verkeersveiligheidslabel

De basisscholen die wij in het kader van deze evaluatie spraken, zijn over het algemeen niet bekend met het verkeerslabel ‘Ster in het Verkeer’. De meeste scholen zeggen het verkeerslabel niet te hebben en/of te kennen.

Enkele scholen kennen het label wel, maar geven aan er geen interesse in te hebben. Dat komt met name doordat zij geen meerwaarde zien in het hebben van een verkeerslabel. Kortgezegd levert het enkel een 'mooi label bij de deur' op, maar verandert er niks aan de verkeersveiligheid. Scholen zijn zonder een verkeerslabel ook al bezig met verkeerseducatie. Om in aanmerking te komen voor het verkeerslabel moet er aan voorwaarden worden voldaan zoals minimaal een half uur in de week verkeerslessen in alle klassen. Basisscholen geven aan niet altijd aan deze voorwaarden te kunnen voldoen. Eens te meer omdat onlangs breed in het nieuws is verkondigd dat de basisvaardigheden rekenen, lezen en taal steeds vaker ondermaats zijn. Verkeerseducatie heeft dan simpelweg minder prioriteit.

Slechts één van de onderzochte scholen gaf aan het verkeerslabel 'Ster in het Verkeer' wel te hebben. Zij zijn tevreden over het verkeerslabel omdat het laat zien dat de school goed bezig is met verkeerseducatie en verkeersveiligheid. Het label zorgt er echter niet voor dat zij als school zich gestimuleerd voelen om een stapje extra te zetten. Daarnaast vragen ouders vrijwel nooit naar het verkeerslabel of verkeerseducatie op school.

Een beloning, in de vorm van de aanleg van een schoolzone, kan een extra prikkel opleveren om scholen aan te zetten tot het halen van een verkeerslabel. De basisscholen zijn daar echter kritisch over. Zoals eerder benoemd, geven zij aan weinig ruimte te hebben binnen hun lespakket om aan de, in hun ogen, strenge eisen van het verkeersveiligheidslabel te voldoen. Dat als beloning een schoolzone wordt aangelegd, zien zij over het algemeen als de omgekeerde wereld: zij zien het als verantwoordelijkheid van de gemeente om de verkeersveiligheid op straat te waarborgen door het nemen van maatregelen, bijvoorbeeld de aanleg van een schoolzone. Het halen of behouden van een verkeersveiligheidslabel zou daar volgens de scholen niet voorwaardelijk voor moeten zijn.

2.4 Conclusie koppeling verkeersveiligheidslabel en schoolzone

Het belangrijkste doel van het verkeersveiligheidslabel is om basisscholen te motiveren om meer te doen aan verkeerseducatie. Daarmee worden kinderen zich (meer) bewust van het belang van een veilige verkeersdeelname. Dat moet zorgen dat zij zich ook daadwerkelijk veilig of veiliger gaan gedragen in het verkeer, waardoor het aantal ongevallen zal afnemen.

Het grootste deel van de scholen die wij spraken gaven aan niet bekend te zijn met het verkeersveiligheidslabel "Ster in het verkeer". In een aantal gevallen is er ook geen schoolzone rondom de school. Dit staat los van hoeveel de betreffende scholen aan verkeerseducatie doen. Scholen zonder schoolzone zouden wel graag een schoolzone rondom hun school krijgen.

Een verkeersveilige weginrichting is een verantwoordelijkheid van de gemeente als wegbeheerder, ongeacht of scholen een verkeersveiligheidslabel hebben.

De volgordelijkheid (eerst een label, dan een schoolzone) trekken scholen in twijfel. Toch zou het voor sommige van diezelfde scholen wél een reden zijn om meer aan verkeerseducatie te gaan doen, als het betekent

dat er dan een schoolzone wordt aangelegd rond de school. De aanleg van een schoolzone kan dus een extra prikkel zijn om het verkeersveiligheidslabel te behalen.

Het verkeersgedrag is een verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemers. Scholen kunnen een belangrijke rol hebben in het opvoeden van de (toekomstige) verkeersdeelnemers. Daarom is het belangrijk dat zij voldoende aandacht besteden aan verkeerseducatie. Ook kunnen scholen een belangrijke schakel zijn in de communicatie naar ouders, die hun kinderen met de auto brengen of halen. Scholen bereiken andere verkeersdeelnemers echter niet.

Maatregelen zoals een schoolzone zijn bedoeld om verkeersveilig gedrag tot natuurlijk gedrag te maken. Een herkenbare schoolzone-inrichting stimuleert weggebruikers om hun rijgedrag aan te passen aan de kwetsbare verkeersdeelnemers die zij kunnen verwachten tegen te komen. Dit is in alle gevallen wenselijk, óók als een school niet kan of wil beschikken over een verkeersveiligheidslabel. Wij adviseren daarom om het hebben of behalen van een verkeersveiligheidslabel niet voorwaardelijk te maken voor het inrichten van een schoolzone.

Wel kan de gemeente overwegen om bij de prioritering voor de aanleg van schoolzones rekening te houden met het hebben of behalen van een verkeersveiligheidslabel. Door dit als criterium op te nemen stimuleert de gemeente de verkeerseducatie, zonder voorbij te gaan aan de eigen verantwoordelijkheden. Scholen die actief bijdragen aan veiliger verkeer worden hiervoor beloond (eerder op de planning), maar ook scholen die dat niet doen krijgen uiteindelijk wél een schoolzone. Deze benadering zorgt voor de meest efficiënte bijdrage aan de doelen van het (regionale) verkeersveiligheidsbeleid.



Figuur 2: Verkeerslabel "Ster in het verkeer" (bron: verkeerenmeer.nl)

3 Schoolzones rondom middelbare scholen

Om te onderzoeken of schoolzones rondom middelbare scholen effect zouden kunnen hebben, zijn gesprekken gehouden met de schoolleiding van twee middelbare scholen in Haarlemmermeer. Bovendien zijn enquêtes uitgezet onder de leerlingen van de eersteklas en docenten van beide scholen.

Uit de gehouden interviews komt het volgende beeld:

- Problemen worden veroorzaakt door verkeersdrukte, bijvoorbeeld als er veel doorgaand verkeer is;
- Bij slecht weer verergert de situatie, omdat er dan veel meer ouders zijn die hun kinderen met de auto naar school brengen;
- Kinderen in de middelbare schoolleeftijd laten zich niet of moeilijk beïnvloeden door campagnes;
- Kinderen (leerlingen) en volwassenen (docenten) beleven de verkeersveiligheid op verschillende manieren;
- Problemen spelen zich vaak af bij oversteken;
- Middelbare scholen doen niet of nauwelijks aan verkeerseducatie, omdat de leerlingen zich niet via die weg laten sturen.

Dit beeld wordt bevestigd door de bevindingen uit de enquêtes. De resultaten van de enquêtes worden in de volgende paragraaf verder toegelicht.

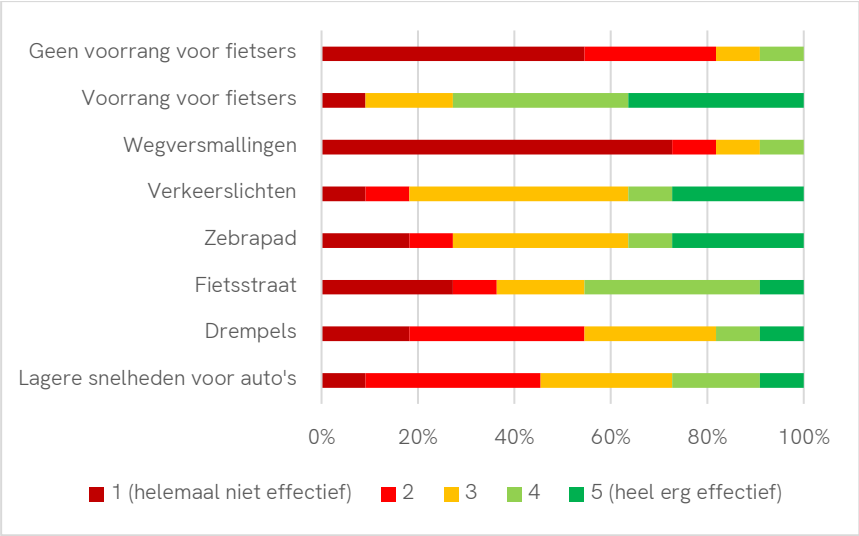
3.1 Resultaten enquête

Van week 8 t/m week 11 zijn online enquêtes gehouden op twee middelbare scholen: Kaj Munk College in Hoofddorp en het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep. Hierbij zijn aparte enquêtes gehouden voor scholieren en docenten om een zo compleet mogelijk beeld te krijgen van de verkeersveiligheid en de suggesties voor verkeersmaatregelen die eventueel in een schoolzone voor middelbare scholen zou kunnen worden toegepast.

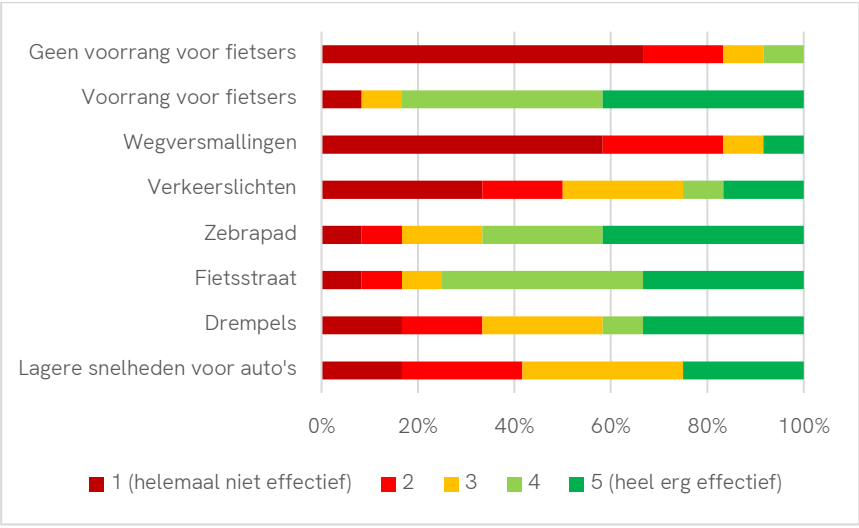
Bij beide bevraagde middelbare scholen wordt de verkeersveiligheid door scholieren als beter ervaren dan door de docenten. De omgeving van het Kaj Munk College wordt door scholieren gemiddeld beoordeeld met 3,27 (van 5), en door docenten met 2,38. Bij het Herbert Vissers College scoort de verkeersveiligheid gemiddeld 3,08 van scholieren en 2,08 van docenten.

Waar scholieren zich onveilig wanen, heeft dat vooral te maken met ontbrekende oversteekplaatsen en onoverzichtelijkheid door begroeiing. Docenten geven aan dat haal- en brengmomenten chaotisch kunnen zijn door kerende auto's (bij het Kaj Munk College) en door parkeren op de stoep (bij beide middelbare scholen).

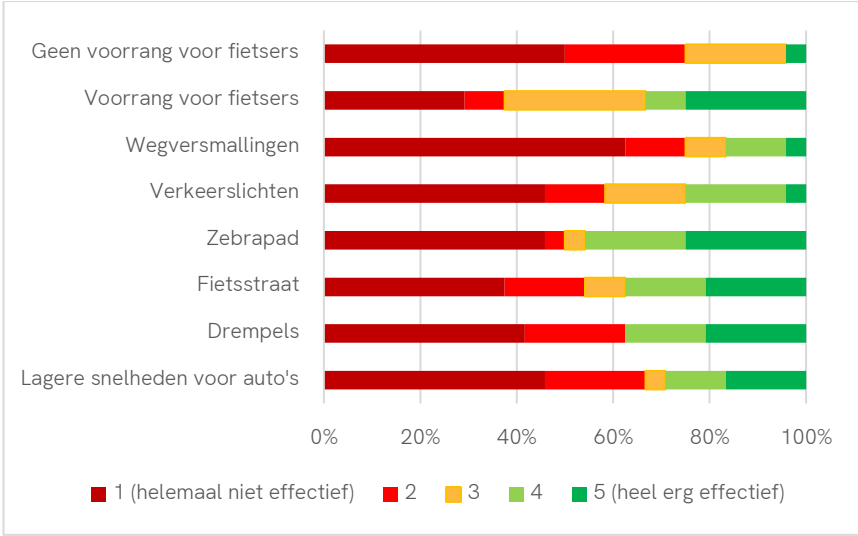
Ook de leerlingen storen zich aan de drukte en de overlast door auto's van halende/brengende ouders. Bij beide scholen worden suggesties gedaan voor "minder drukte", lagere snelheidslimiet, of zelfs "Er geen auto's laten rijden". Ook klinkt bij beide scholen, bij zowel de scholieren als de docenten, de wens voor betere en meer overzichtelijke oversteekplaatsen. Een groot aantal docenten maakt verder (bij beide scholen) suggesties voor specifieke 'Kiss & Ride'-plekken voor een snellere afwikkeling van het haal- en brengverkeer.



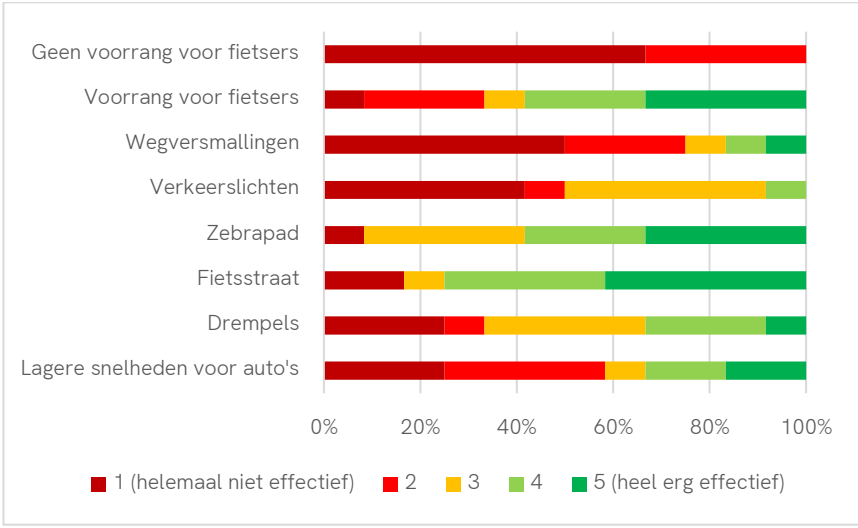
Figuur 3: Effectiviteit maatregelen volgens scholieren Kaj Munk (N=11)



Figuur 4: Effectiviteit maatregelen volgens scholieren HVC (N=12)



Figuur 5: Effectiviteit maatregelen volgens docenten Kaj Munk (N=24)



Figuur 6: Effectiviteit maatregelen volgens docenten HVC (N=12)

In de enquêtes is ook gevraagd naar de verwachte effectiviteit van verschillende typen maatregelen. De resultaten zijn te zien in figuur 3 tot en met figuur 6. Door scholieren wordt effectiviteit over het algemeen hoger ingeschat dan door de docenten. Maatregelen als een zebrapad, fietsstraat en voorrang voor fietsers worden het best beoordeeld. Wegversmallingen en geen voorrang voor fietsers worden door de meeste respondenten het minst effectief bevonden.

3.2 Conclusie schoolzones rondom middelbare scholen

Uit zowel de gesprekken met de middelbare scholen als de antwoorden op de gehouden enquêtes blijkt dat verkeersproblematiek ook rondom middelbare scholen speelt. Het gaat hierbij enerzijds om ouders die hun kinderen halen en brengen met auto (zeker bij slecht weer), doorgaand verkeer en onveilig gedrag van de scholieren en anderzijds om fysieke aspecten zoals ontbrekende oversteekplaatsen en onoverzichtelijke situaties.

Schoolzones bij middelbare scholen moeten dus effect hebben op het verkeersgedrag. Net als voor basisscholen geldt ook voor middelbare scholen dat dit een (verkeers)veilige omgeving moet zijn voor de jeugd die hier naartoe gaat. In het geval van de middelbare school vereist dit echter meer maatwerk dan bij de basisscholen. Scholieren van de middelbare schoolleeftijd laten zich niet zo makkelijk meer beïnvloeden en hebben des te meer behoefte aan een vergevingsgezinde omgeving en veilige oversteekplaatsen.

Net als bij basisscholen richten maatregelen rondom middelbare scholen zich op drie doelgroepen:

- Ouders
- Schoolgaande jeugd
- Overig (doorgaand) verkeer

Naast het toepassen van een schoolzone-markering en het J21-bord kan (afhankelijk van de situatie) hierbij bijvoorbeeld gedacht worden aan:

- het realiseren van oversteekplaatsen waar scholieren niet te lang hoeven te wachten;
- snelheidsremmende maatregelen;
- het toepassen van een fietsstraat om autoverkeer te weren.

Een schoolzone bij een middelbare school is niet eenduidig toe te passen, en vereist een andere aanpak per schoolomgeving.



Figuur 7: Verkeerbord J21 ("Kinderen")

4 Inrichtingsevaluatie en gedrag

Om in beeld te brengen waar knelpunten zitten in de huidige inrichting van schoolzones, hebben wij de inrichting van 12 schoolzones geëvalueerd, verspreid over de gemeente. Dit hebben wij gedaan middels een schouw tijdens haal- of brengmomenten. Bij de schouw was altijd een afvaardiging van de betreffende school of scholen aanwezig, om knelpunten te duiden. Vaak was er ook ene afvaardiging van de gemeentelijke wegbeheerder en de politie (wijkagent) aanwezig.

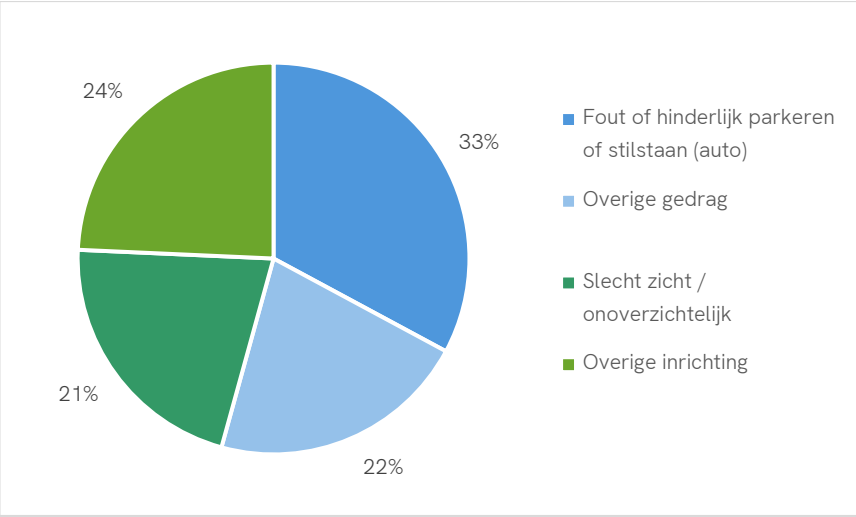
Het beeld dat uit de schouwen naar voren komt is overal redelijk hetzelfde:

- Het merendeel (ongeveer 55%) van de knelpunten wordt veroorzaakt door gedrag, met name fout of hinderlijk parkeren en stilstaan;
- Ongeveer 45% van de knelpunten heeft te maken met de weginrichting, en de meeste daarvan gaan over onoverzichtelijke situaties.

In figuur 8 is een overzicht van de soorten knelpunten inclusief percentages te zien. In bijlage 1 staat een overzicht van alle geconstateerde knelpunten per schoolzone.

4.1 Knelpunten verkeersgedrag

Behalve fout of hinderlijk parkeren en stilstaan is ook ander gedrag geconstateerd, zoals het niet gebruik maken van de aanwezige oversteekplaatsen, te hard rijden, tegen de richting in fietsen, hinderlijk of gevaarlijk keren en door rood rijdende auto's bij oversteekplaatsen.



Figuur 8: Overzicht knelpunten (blauw: gedrag, groen: inrichting)

Het zijn meestal niet de kinderen die zich verkeerd gedragen, maar hun ouders. De situatie rond de scholen is niet anders dan door heel Nederland. De oplossing is niet om infrastructurele maatregelen te nemen en zo het ongewenste gedrag te accommoderen of in goede banen te leiden. Daarmee faciliteert men immers het ongewenste gedrag. Infrastructurele maatregelen moeten mede tot doel hebben om gewenst gedrag in het verkeer te bevorderen of zelfs af te dwingen.

Het is veel belangrijker om het ongewenste gedrag te beïnvloeden door bewustzijn te creëren of het gedrag zelfs te voorkomen. Daar is veel onderzoek naar gedaan.

4.1.1 Factsheet Schoolmobiliteit en gedrag (CROW)

Veel van de kennis op dit gebied is door CROW KpVV gebundeld in de 'Factsheet Schoolmobiliteit en gedrag'. In deze paragraaf benoemen wij enkele zaken die in de factsheet worden genoemd. Dit doen wij om enig inzicht te geven in de aard van het gedrag, zodat mogelijke oplossingen in dat kader kunnen worden geplaatst. Wij geven hier geen volledige analyse van de gedragsaspecten rondom halen en brengen. De informatie in deze paragraaf ontlenen wij aan de factsheet. De factsheet zelf biedt een veel uitgebreider beeld en is gratis te downloaden van de website van het CROW.

Knelpunten die te maken hebben met fout of hinderlijk parkeren en stilstaan worden veroorzaakt door ouders die hun kinderen met de auto brengen. Ook vertonen zij vaak ander onverantwoord rijgedrag. Dat kan verschillende oorzaken hebben:

- een verlaagd waargenomen risico door de bestuurder.
  Gek genoeg lijkt dit effect sterker bij degenen die juist uit veiligheidsoverwegingen voor de auto kiezen;
- haast in combinatie met een ander reisdoel.
  Daardoor nemen ouders niet de tijd om rustig een parkeerplek te zoeken en hun kind veilig naar de ingang te begeleiden;
- routinematig rijgedrag
  Ouders zijn daardoor minder alert in de schoolomgeving.

Rondom basisscholen waar veel ouders kinderen met de auto brengen, ontstaan regelmatig chaotische situaties en verkeersveiligheidsrisico's op de momenten dat de lessen beginnen en eindigen. Oorzaken kunnen de beperkte parkeerruimte zijn, de wil om het kind zo dicht mogelijk bij de ingang af te zetten en het feit dat de weinige ruimte gedeeld moet worden met fietsers en voetgangers – niet in de laatste plaats de (eigen) kinderen. Deze ouders zijn zelf een deel van het probleem dat zij ervaren: de drukte en de verkeersonveiligheid. Niet alleen in de schoolomgeving, maar op de hele route tussen huis en school. Dat is een vervolgens een reden om te kiezen voor de auto, waardoor er een vicieuze cirkel ontstaat en in stand wordt gehouden. Andere redenen zijn het weer, het combineren van een rit met een ander reisdoel, zoals werk. Ook de afstand tussen huis en school, en dus de benodigde tijd, is van invloed. Opvallend is dat snelheid ook een van de argumenten is waarom sommige ouders juist kiezen voor de fiets.

Toch vinden er maar weinig ongevallen plaats. Het is meer hoe ouders de verkeers(on)veiligheid ervaren, dat zorgt voor de keuze om de kinderen met de auto te brengen. Daarbij beïnvloeden zij elkaar (voorbeeldgedrag), maar ook worden zij beïnvloed door hun kinderen. Het wordt daardoor steeds normaler om kinderen met de auto te brengen, en dat creëert een sociale norm. De negatieve spiraal die zo ontstaat is moeilijk te doorbreken. Er wordt meer waarde gehecht aan de subjectieve onveiligheid dan informatie over de objectieve veiligheid. Analyses op basis van ongevallenstatistieken hebben daardoor geen zin. Het informeren over feiten, zoals ongevallenstatistieken, helpt nauwelijks. Sterker nog, juist het onder de aandacht brengen van het onderwerp verkeersveiligheid kan er voor zorgen dat er een beeld ontstaat van problemen op dat vlak. Als er geen aanleiding toe zou zijn, zou het immers ook niet onder de aandacht gebracht zijn.

Beter is het om begrip te tonen voor de onveiligheidsgevoelens en te voorkomen dat ouders hun kind met de auto gaan brengen. Immers, als ze vaker met de auto worden gebracht, doen kinderen steeds minder verkeerservaring op. Dat vergroot het risico op ongelukken als ze ouder worden en minder goed voorbereid zelfstandig aan het verkeer gaan deelnemen, bijvoorbeeld wanneer ze naar de middelbare school gaan.

Vraagstukken over schoolmobiliteit zijn altijd gedragsvraagstukken. Om de knelpunten op te lossen, is het nodig om het gedrag van ouders te beïnvloeden, maar ze rechtstreeks aanspreken kan veel weerstand oproepen. Door aan te sluiten bij de belevingswereld van ouders en kinderen kan dat worden voorkomen. Kinderen zijn onbevangen en makkelijker te beïnvloeden. Ouders laten zich op hun beurt beïnvloeden door hun kinderen. Als het kind graag wil lopen of fietsen, is er een grotere kans dat ouders hierin meegaan (het McDonald's-effect). Dat kan bereikt worden door kinderen te belonen, bijvoorbeeld met een sticker of een badge, als ze lopen of fietsen.

Ook de confrontatie kan werken, door bijvoorbeeld kinderen in een ludieke actie 'verkeersboetes' uit te laten delen aan ouders die bijvoorbeeld verkeerd parkeren. Communiceer met ouders duidelijk dat hun kinderen op een gegeven moment naar de middelbare school gaan. Als ze niet hebben geleerd om zelfstandig te fietsen, is er een groot risico op ongelukken. Ook wordt de 'ochtendspits thuis' rustiger als kinderen zelfstandig naar school gaan.

4.1.2 Gedrag van doorgaand verkeer

Ook bij doorgaand verkeer betreft het gedrag. Deze groep is echter moeilijker te bereiken via school en zal op andere manieren moeten worden beïnvloed. Landelijke campagnes zoals "Wij gaan weer naar school" spelen daar op in. Natuurlijk is een veilige weginrichting ook van belang om veilig verkeersgedrag bij deze groep te bevorderen.

4.2 Inrichting

Zoals naar voren kwam in paragraaf 4.1 moeten infrastructurele maatregelen erop gericht zijn om gewenst gedrag te bevorderen of af te dwingen. Het aanleggen van meer parkeerplaatsen of Kiss & Ride-voorzieningen bevordert juist het halen en brengen met de auto en is vanuit die optiek niet een logische keuze.

Toch kan een niet goed ingerichte omgeving ook bijdragen aan de verkeersonveiligheid rondom een school. Het is daarom belangrijk dat de omgeving rondom een school overzichtelijk wordt ingericht. Niet zonder oorzaak hebben de meeste geconstateerde knelpunten betrekking op onoverzichtelijke verkeerssituaties. Te denken valt bijvoorbeeld aan onopvallende oversteken.

4.3 Conclusie inrichting en gedrag

De effectiviteit van schoolzones hangt af van de mate waarin zij succesvol het gedrag van weggebruikers beïnvloeden. Dat kan op een sobere en doelmatige manier, maar daar moet men ook weer niet in doorslaan. De kunst is het vinden van de juiste balans:

Alleen het plaatsen van een verkeersbord en een 'SCHOOL'-markering is niet genoeg. Er moet op zijn minst gezorgd worden voor overzichtelijke kruispunten en oversteken. Bekend is dat teveel 'opsmuk' de weggebruiker afleidt. Dan wordt juist het tegenovergestelde bereikt. De weggebruiker moet zich goed kunnen concentreren op zijn rijtaak en niet worden afgeleid door opvallend meubilair, afwijkend ingerichte verkeersituaties, etc.

In verschillende gemeenten wordt gebruik gemaakt van een specifiek inrichtingsconcept, zoals het Octopusplan of het Julie-straatmeubilair. Hierbij wordt straatmeubiliair toegepast met een herkenbaar karakter, zoals een opvallend kleurenpalet. De 'Paarse Octopus' en de "Rode Hand" zijn herkenbaar en kunnen daarom goed dienen voor de inrichting van een schoolzone of schoolstraat. Er zijn echter ook gemeenten die bewust niet kiezen voor deze vormgeving, omdat zij uit kostenoverwegingen kiezen voor een sobere inrichting.

Hoe sober of extravagant een schoolzone ook wordt ingericht: de effectiviteit hangt altijd samen met gedragscampagnes en verkeerseducatie.



Figuur 9: Schoolzone-ontwerp met Octopusplan-inrichting (bron: www.octopusplan.info)



Figuur 10: Schoolzone met Julie-straatmeubilair (bron: www.julie-zone.nl)

5 Verkeerseducatieprojecten

Om de verkeerveiligheid te verhogen rond basisscholen bestaan er verschillende verkeerseducatieprojecten en campagnes. Ze hebben tot doel om gedragsverandering te bewerkstelligen, door kinderen te beïnvloeden en via kinderen de ouders. Dat moet zorgen voor minder halen en brengen met de auto en juist meer lopend of op de fiets.

We hebben een inventarisatie gemaakt van verkeerseducatieprojecten en campagnes die gebruikt kunnen worden door scholen. Ze bieden een hulpmiddel bij het opzetten van acties om bijvoorbeeld meer bewustwording en kennis in het verkeer te creëren.

	Verkeers -educatie	Minder auto's	Gratis	Duur
1. Mads en de loopbus		✓	✓	4 weken
2. High-Five Methode		✓	✓	flexibel
3. Verkeerseducatie-programma's VVN	✓		✓	flexibel
4. Week van het Verkeer	✓	✓	✓	1 week
5. Kilometervreters	✓	✓	✓	4 weken
6. Veilig op Weg	✓		✓	1 dag
7. Verkeersdag op school (eigen initiatief)	✓	✓		1 dag

Tabel 1 Overzicht verkeerseducatieprojecten

5.1 Mads en de Loopbus

In het najaar van 2023 is een proefproject gelanceerd in de Vervoerregio Amsterdam genaamd 'Mads en de Loopbus', met als doel ouders aan te moedigen om hun kinderen veilig naar school te brengen en weer op te halen.



Figuur 11: Mads en de Loopbus (bron: verkeerenmeer.nl)

Tijdens de haal- en brengmomenten is er veel verkeersdrukte rondom basisscholen. Terwijl sommige kinderen onder begeleiding of alleen per fiets of te voet naar school komen, worden andere kinderen nog steeds met de auto gebracht en gehaald. Deze drukte kan leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties. Hoewel er al verschillende initiatieven zijn om kinderen te stimuleren om lopend of fietsend naar school te gaan, ontbreekt er nog een alternatief voor ouders die soms niet anders kunnen dan hun kinderen met de auto te vervoeren. Daarom werd in de Vervoerregio

Amsterdam de pilot 'Mads en de Loopbus' gelanceerd. Doel van het initiatief is om het aantal auto's rondom de school te verlagen.

Mads is een fictief figuurtje dat samen met zijn vriendjes en vriendinnetjes gebruikmaakt van de zogenaamde Loopbus om naar school te gaan. MADS staat voor Makkelijk, Aantrekkelijk, Duidelijk en Sociaal. De Loopbus is geen fysieke bus, maar een rij leerlingen met een herkenbare begeleider; de bestuurder van de bus. De halte van de Loopbus bevindt zich op een centrale parkeerplaats iets verder weg van de school, waar ouders met hun auto's naartoe worden geleid. Op een vastgestelde tijd lopen de kinderen vanaf deze halte onder begeleiding van verkeersouders of vrijwilligers naar school. De ouders mogen ook meelopen, maar de auto blijft op de parkeerplaats. Op deze manier wordt het aantal auto's in de nabije omgeving van de school verminderd, wat de veiligheid voor iedereen ten goede komt.

De Loopbus wordt gezien als een praktische oplossing om kinderen veilig naar school te laten komen. Het initiatief vermindert niet alleen de verkeersdruk rondom de school, maar het stimuleert ook nog eens de sociale interactie tussen kinderen en begeleiders. Bovendien helpt het kinderen om zelfstandig en veilig aan het verkeer deel te nemen.

Optioneel kan er een beloningssysteem aan Mads en de Loopbus gekoppeld worden, Mads' beloningssysteem. Hoe meer kinderen uit de klas lopend of fietsend naar school komen, hoe meer punten de klas kan verdienen. Wanneer kinderen naar de parkeerplaats op afstand van de school worden gebracht en met de Loopbus naar school gaan, levert dat ook punten op. Het resulteert namelijk in minder drukte en onveiligheid in de directe omgeving van de school.

Meer informatie over Mads en de Loopbus is op deze website te vinden.

5.2 High-Five

Het initiatief 'High-Five' moedigt ouders en kinderen aan om de auto te laten staan en in plaats daarvan te kiezen voor fietsen of lopen naar school. Door lopen en fietsen leuker en interactiever te maken voor kinderen door middel van het scannen van tags en het toekennen van beloningen, wordt geprobeerd de schoolomgeving verkeersveiliger te maken door autogebruik te verlagen.

Het principe van de High-Five methode is dat kinderen een tag voor aan hun tas ontvangen, die ze onderweg naar school kunnen scannen bij speciale High-Five palen (zie Figuur 11). Door de tag te scannen verdienen ze punten die ingewisseld kunnen worden voor leuke beloningen, zoals klassenuitjes, extra pauzes of gadgets. Op deze manier worden kinderen op een leuke manier gestimuleerd om zo vaak mogelijk te kiezen voor fietsen of lopen naar school. Bovendien organiseert High-Five populaire evenementen waarbij hun mascotte optreedt. Het High-Five programma loopt gedurende het hele schooljaar, waardoor er een nieuwe gewoonte kan worden gevormd onder de leerlingen.



Figuur 12: High-Five tagscanner in Doetinchem (bron: Omroep Gelderland)

Deze High-Five methode heeft al enkele jaren succes in België, waar het in één op de tien gemeenten wordt toegepast. In Nederland zijn er al vijf succesvolle pilots geweest op verschillende scholen. Bij basisschool De Haven in Doetinchem is er gebruik gemaakt van het initiatief en de resultaten zijn goed. Er is een daling van 25% in het aantal auto's rondom de school. Ouders geven ook aan dat de straat van de school rustiger en veiliger is geworden sinds de start van het project. Vanwege het succes is het initiatief uitgebreid naar 4 scholen in Doetinchem, is in Rotterdam het project opgestart en wil ook gemeente Amsterdam in 2024 beginnen met High-Five bij een aantal bassischolen. Meer informatie over High-Five is te vinden op deze website.

5.3 Verkeerseducatieprogramma's VVN

Het invoeren van een verkeerseducatieprogramma op school kan een belangrijke rol spelen bij het aanleren van veilig gedrag op de weg van kinderen. Deze programma's kunnen interactieve lessen, rollenspellen, praktische oefeningen en gastlessen van verkeersdeskundigen omvatten. Door verkeerseducatie leren kinderen niet alleen verkeersregels, maar ontwikkelen ze ook belangrijke vaardigheden zoals anticiperen, besluitvorming en het inschatten van risico's.

Een bekende aanbieder van verkeerseducatie op basisscholen is Veilig Verkeer Nederland (VVN). Het is een landelijke organisatie die zich inzet voor verkeersveiligheid in Nederland. De missie van Veilig Verkeer Nederland is het bevorderen van de verkeersveiligheid en het voorkomen van verkeersongevallen, met name onder kwetsbare verkeersdeelnemers zoals kinderen, ouderen en fietsers. Deze organisatie helpt onder andere basisscholen, leerkrachten en ouders om verkeerslessen en verkeersopvoeding te organiseren.

Bovendien is Veilig Verkeer Nederland de organisator van het nationale VVN verkeersexamen voor leerlingen, zowel theoretisch als praktisch. Hiermee leren kinderen op een veilige en educatieve manier over verkeersveiligheid, verkeerregels, houding en dergelijke. Het theoretische en praktische nationale verkeersexamens van VNN zijn tevens een vereiste om in aanmerking te komen voor het verkeerslabel ‘Ster in het verkeer’ van de Vervoerregio Amsterdam.

5.4 Week van het Verkeer

De vervoerregio Amsterdam organiseert ieder jaar de 'Week van het Verkeer'. Het evenement legt de nadruk op verkeersbewustzijn, veiligheid en duurzaamheid in de regio. Gedurende deze week worden verschillende activiteiten georganiseerd om bewoners, scholen, bedrijven en overheidsinstanties bewust te maken van hun rol in het verkeer en om positieve veranderingen te stimuleren.

Tijdens de Week van het Verkeer worden educatieve programma's aangeboden, zoals verkeersveiligheidstrainingen voor kinderen op scholen, workshops voor fietsers en voetgangers over veilig gedrag in het verkeer, en informatiesessies over duurzame mobiliteitsopties zoals (elektrisch) fietsen en openbaar vervoer. Het doel van de campagne is om meer bewustwording te creëren van de verkeersveiligheid van leerlingen en het eigen verkeersgedrag. De Week van het Verkeer is met name gericht op verkeerseducatie van leerlingen van de bassischool en middelbare school. De Week van het Verkeer richt zich in eerste instantie op de leerlingen en jongeren zelf, hun ouders/verzorgers en de school.

Meer informatie over de Week van het Verkeer van de vervoerregio Amsterdam is te vinden op deze website.

5.5 Kilometervreters

Het project 'Kilometervreters' is een initiatief om fietsen op school te stimuleren als praktijkervaring. Door samen te fietsen, krijgen ouders meer inzicht in de vaardigheden van hun kinderen. Daarmee groeit niet alleen het vertrouwen, maar wordt het vaker gebruikmaken van de fiets naar school aangemoedigd. Dit draagt bij aan een rustigere en veiligere omgeving rondom de school tijdens haal- en brengmomenten. Het project wordt aangeboden door Veilig Verkeer Nederland en is onderdeel van de Week van het Verkeer van de vervoerregio Amsterdam

Het hoofddoel van Kilometervreters is eenvoudig: gedurende 4 weken proberen kinderen zoveel mogelijk fietskilometers te maken. Elke leerling krijgt een eigen kilometerteller voor op hun fiets, geïnstalleerd door vrijwilligers of VVN Verkeersouders. Tijdens de introductie worden fietskaarten uitgedeeld, wordt een poster opgehangen, en worden tips gegeven om zoveel mogelijk kilometers te maken. Elke maandag brengen de kinderen hun kilometertellers naar de klas, waar ze hun gereden kilometers registreren. Beloningen worden uitgedeeld en bonusopdrachten kunnen extra kilometers opleveren.

Na afloop van het project wordt de eindstand van elke groep doorgegeven aan Veilig Verkeer Nederland. Per regio wint één groep een leuk verrassingspakket, waarmee kinderen niet alleen goed en veilig leren fietsen, maar ook een gevoel van prestatie en gemeenschap met alle kinderen en scholen stimuleert.

Meer informatie over het project Kilometervreters is op deze website te vinden.

5.6 Veilig op weg

De scholencampagne 'Veilig op Weg' is gericht op het vergroten van verkeersveiligheid voor kinderen, vooral rond grote voertuigen zoals vrachtwagens.



Figuur 13: Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek. (bron: raiverenigning.nl)

Het initiatief, gesteund door onder andere Transport en Logistiek Nederland en Veilig Verkeer Nederland, biedt lesmateriaal en voorlichting aan groepen 7 en 8 van de basisschool en de eerste klas van het voortgezet onderwijs. De campagne omvat theorielessen, tests, en praktijkervaringen zoals een rondleiding rond een demonstratievrachtwagen. Vuistregels zoals afstand houden tot grote voertuigen en rechts blijven fietsen zijn kernpunten uit het programma. De campagne promoot bewustzijn en veiligheid in het verkeer, vooral rond dode hoeken bij grote voertuigen.

Op deze website is meer informatie te vinden over de campagne, bijbehorende lesmaterialen en contactgegevens.

5.7 Verkeersdag op school (eigen initiatief)

Op eigen initiatief kan er een verkeersdag op school worden georganiseerd. Doel van de verkeersdag is om de bewustwording van verkeersveiligheid onder leerlingen en ouders te verhogen.

De invulling van de dag kan zelf worden gekozen. Er kunnen bijvoorbeeld fietscontroles en onderhoudsworkshops worden georganiseerd. Fietscontroles en onderhoudsworkshops bieden kinderen de kans om meer te leren over hun fiets en hoe ze deze veilig kunnen gebruiken. Tijdens fietscontroles kunnen kinderen samen met volwassenen hun fietsen controleren op veiligheid, zoals remmen, verlichting en bandenspanning. Onderhoudsworkshops kunnen kinderen leren eenvoudige reparaties uit te voeren en hoe ze hun fiets goed kunnen onderhouden, wat de levensduur van de fietsen verlengt en de veiligheid vergroot.

Verder kunnen activiteiten georganiseerd worden zoals verkeerssimulaties, praktijklessen over veilig oversteken en demonstraties van veiligheidsuitrusting. Daarnaast kunnen er met de leerlingen spandoeken worden gemaakt om verkeersgedrag rond de school te veranderen. Bovendien kan de dag gebruikt worden om het gesprek aan te gaan met ouders over verkeersveiligheid rond de basisschool en hun ervaringen. Zij kunnen ook aanwezig zijn om de infrastructuur rond de school te evalueren en mogelijke verbeteringen voor te stellen.

6 Prototype schoolzone 2.0 en schoolstraten

Kinderen in het verkeer zijn kwetsbaar, maken soms fouten en houden zich niet altijd aan de regels. Het is daarom belangrijk dat bij het realiseren of herinrichten van een schoolzone hiermee rekening wordt gehouden. De schoolzone 2.0 is een schoolzone waarin de inrichting is afgestemd op het gedrag van jonge verkeersdeelnemers, ouders en overig verkeer. Het stimuleert ouders en kinderen om op de fiets of lopend naar school te komen. Als voorwaarde daarvoor geldt dat de schoolomgeving verkeersveilig moet zijn.

De aanbevelingen en richtlijnen die worden gegeven voor de schoolzone 2.0 zijn tot stand gekomen op basis van de schouwen, interviews, wensen van de opdrachtgever, richtlijnen van organisaties zoals VVN en CROW, onderzoeken en eigen expertise.

Veel van de kennis op dit gebied is door CROW gebundeld in de 'Leidraad inrichting veilige schoolomgeving'. De leidraad dateert uit 2012 en is op sommige aspecten gedateerd. In deze paragraaf benoemen wij enkele nog steeds relevante punten die in de leidraad worden genoemd. Het CROW werkt momenteel aan een nieuwe leidraad.

Schoolzones beogen het doel op verschillende manieren te bereiken:

- Verbeteren van de fysieke veiligheidssituatie rondom scholen, met als secundair doel het stimuleren van langzaam verkeer;
- Het bewustmaken van de aanwezigheid van kwetsbare kinderen.

6.1 Autovrije schoolzone waar lopen en fietsen wordt gestimuleerd

✓ Ouders en kinderen moeten zoveel mogelijk gestimuleerd worden om lopend of met de fiets naar school te komen. Daarbij past een schoolzone die autogebruik ontmoedigt, indien mogelijk in de vorm van een autovrije schoolzone. Vrijwel altijd worden de meeste onveilige verkeerssituaties rond basisscholen veroorzaakt door gemotoriseerd verkeer. Door gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te weren uit de schoolomgeving, ontstaat er een veilige verkeerssituatie voor voetgangers en fietsers.

✓ Om lopen en fietsen naar school te stimuleren zijn voldoende fietsenstallingen van belang. Als de fiets niet goed geparkeerd kan worden, dan kunnen ouders en kinderen geneigd zijn om met de auto te gaan. Zorg voor voldoende fietsenstallingen, en let daarbij ook op de parkeermogelijkheden voor bakfietsen. Een (deels) overdekte fietsenstalling kan beschutting bieden wanneer het regent.

✓ Omdat de schoolzone bij voorkeur autovrij of -luw is, is het beter om het inrijden van auto's niet te stimuleren met bijvoorbeeld 'Kiss & Ride'-plekken. Het realiseren van 'Kiss & Ride' plekken kan bijdrage aan een hogere verkeersveiligheid, maar het wordt geadviseerd om dit niet dicht bij de ingang van de school te doen. De directe omgeving moet zoveel mogelijk autovrij worden gehouden en de 'Kiss & Ride'-plekken kunnen aan de rand van deze autovrije omgeving worden gerealiseerd. Door de autovrije

omgeving is er voor kinderen een veiligere looproute van de 'Kiss & Ride'-plekken naar de school.

- ✓ Om lopen en fietsen zoveel mogelijk te stimuleren, wordt het aanbevolen projecten te starten die dit ondersteunen. Het project High-Five is een uitstekend voorbeeld waarin kinderen door middel van het scoren van punten gestimuleerd worden om met de fiets of lopend naar school te gaan (zie paragraaf 5.2). Zelfs kinderen die met de auto worden afgezet worden gestimuleerd om het laatste stuk van de parkeerplaats naar school te lopen.

6.2 Weginrichting en snelheid aangepast op kwetsbare kinderen

- ✓ In een schoolzone is het aanbevolen om de snelheid te verlagen. Dat kan door middel van de maximumsnelheid aan te passen of door een adviessnelheid te hanteren. Welke variant het meest geschikt is hangt af van de specifieke verkeerssituatie ter plekke. Doorgaans is een adviessnelheid een minder ingrijpende en overzichtelijkere maatregel. Het is aanbevolen om de adviessnelheid te verlagen met 20 km/u. Voor een adviessnelheid geldt dat deze minimaal 20 km/u lager moet zijn dan de maximumsnelheid. Dit is ook een gepaste verlaging in het kader van de verkeersveiligheid. Dat betekent dat in 50-zones de adviessnelheid 30 km/u is en in 30-zones 10 km/u.

- ✓ De snelheid kan ook verlaagd worden door de weginrichting aan te passen. Snelheidsremmers kunnen een effectieve manier zijn om het verkeer langzamer te laten rijden.

- ✓ Het halveren van de oversteeklengte door een middengeleider te plaatsen maakt het oversteken makkelijker en heeft bovendien een snelheids-verlagend effect. Zebrapaden kunnen een schijnveiligheid geven. Het is daarom aanbevolen om eerst te proberen de rijrichtingen te scheiden met een middengeleider. Wanneer dat niet mogelijk is, dan kan een zebrapad een oplossing bieden om tot een veilige oversteek te komen.

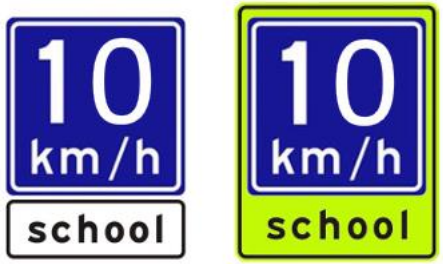
- ✓ Met een zogenoemde 'schoolmeesterknop' kan bij een verkeerslicht de tijd dat deze op groen staat worden verlengd. Dat gebeurt door de knop dubbel in te drukken. Bij oversteekplaatsen waar veel (groepen) kinderen oversteken kan deze worden toegepast.

- ✓ Haaks parkeren in de omgeving van een school moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Het achteruitrijden van auto's kan tot onveilige verkeerssituaties leiden.

6.3 Herkenbare schoolzone

- ✓ De schoolzone moet duidelijk herkenbaar zijn. Dat is te bewerkstelligen middels sober en doelmatige SCHOOL-markeringen en bebording, of met een concept als het Octopusplan of Julie-wegmeubilair, dat minder sober is, maar goed herkenbaar. Plaats de schoolzone niet te ver van de school: wanneer bestuurders tijdens het brengen en halen op de plek waar de schoolzone begint weinig kinderen zien, zijn ze minder bereid hun rijgedrag aan te passen. De bebording die

geadviseerd wordt is hieronder weergegeven in de variant met adviessnelheid 10 km/u[1].



Figuur 14: Schoolzone bebording. Bron: eigen afbeelding.

- ✓ Om aan fietsers duidelijk te maken dat er sprake is van een schoolzone, is het aanbevolen om SCHOOL-markering ook op fietspaden en -stroken aan te brengen. Indien noodzakelijk kan dat inclusief schoolzone bebording, afhankelijk van de intensiteiten en snelheden op het fietspad. Het aanbrengen van schoolzone markering en bebording verhoogt de zichtbaarheid van de school voor (brom)fietsers en zorgt voor extra oplettendheid. Ook op éénrichtingsstraten is het aanbevolen om SCHOOL-markering aan te brengen op fietsstroken in de tegengestelde rijrichting als het gemotoriseerd verkeer.

[1] Uit jurisprudentie blijkt dat er ten minste 20 km/u verschil moet zijn tussen de maximumsnelheid en een adviessnelheid. De meeste scholen liggen in een 30 km/u-zone waar de adviessnelheid in de schoolzones dus 10 km/u is.



Figuur 15: SCHOOL-markering op fietspad. Bron: Richtlijn Verkeersveilige Schoolomgevingen, gemeente Amsterdam.

- ✓ De schoolzone moet digitaal ontsloten zijn in navigatiesystemen conform de richtlijnen van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer. Door de schoolzone in navigatieapps te verwerken kunnen weggebruikers tijdens het rijden een melding krijgen op hun navigatie wanneer zij een schoolzone naderen. Daarmee wordt de herkenbaarheid van een schoolzone verhoogd en sluit de schoolzone correct aan op de digitalisering in het verkeer.

6.4 Schoolstraat

Veel van de kennis op dit gebied is door CROW gebundeld in de CROW-notitie 'Schoolstraten; inrichting en organisatie'. In deze paragraaf benoemen wij enkele zaken die in de notitie worden genoemd. Dit doen wij om enig inzicht te geven in wat er komt kijken bij het realiseren van

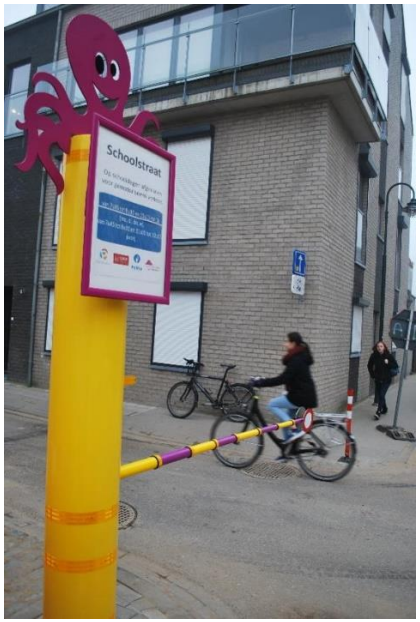
een schoolstraat. De informatie in deze paragraaf ontlenen wij aan de notitie. De notitie zelf biedt een veel uitgebreider beeld en is gratis te downloaden van de website van het CROW.

Een schoolstraat is bedoeld om de verkeersdrukte in de directe omgeving van een school te verminderen, waardoor de gevoelens van onveiligheid afnemen. Door het op gezette tijden weren van auto's wordt het straatbeeld rustiger en overzichtelijker, met meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Niet elke schoolomgeving is geschikt om ingericht te worden als schoolstraat. Zo moet het school gerelateerde autoverkeer kunnen verminderen. Scholen waar kinderen op grotere afstand wonen, zoals bijvoorbeeld vaak bij speciaal onderwijs het geval is, zijn dus minder geschikt, omdat zij juist vaak met auto of taxibusjes gebracht moeten worden.

Schoolstraten kunnen alleen in erftoegangswegen worden toegepast. Op gebiedsontsluitingswegen is het aandeel doorgaand verkeer te groot, en zal een schoolstraat te veel hinder voor het overige verkeer opleveren. Er zijn altijd alternatieve routes nodig voor verkeer om de buurt of wijk te verlaten of bereiken. Ook in combinatie met een doorgaande fietsroute werkt een schoolstraat suboptimaal. Verder kan het nodig zijn om afspraken te maken met omwonenden, omdat zij bijvoorbeeld wel toegang moeten krijgen om hun woning te kunnen bereiken of verlaten. Straten met éénrichtingsverkeer hebben om praktische de voorkeur boven straten met tweerichtingsverkeer.

Er moet een uniforme aanduiding voor schoolstraten komen. Een eenduidige weginrichting is niet nodig. Omdat een schoolstraat geen juridische status heeft, bestaat er ook geen RVV-verkeersbord voor. Om handhaving mogelijk te maken is er echter wel een officieel verkeersbord nodig. Totdat er een formeel RVV-bord is, wordt aangeraden om gebruik te maken van RVV-bord C12 (gesloten voor alle motorvoertuigen), aangevuld met een onderbord met de venstertijden. Gebruikelijk is om de venstertijden in de ochtend vanaf een half uur voor aanvang van de school tot 10 minuten erna te laten gelden. In de middag vanaf 15 minuten voor het einde van de lessen, tot maximaal een half uur erna.



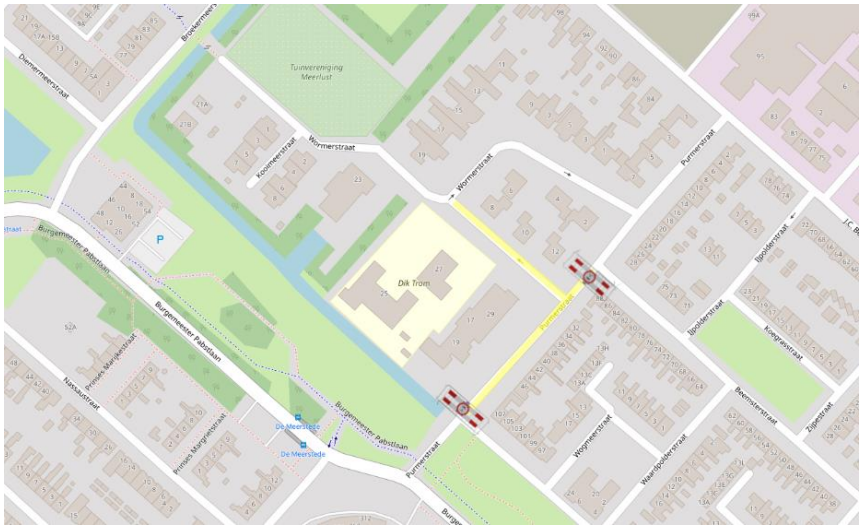
Figuur 16: Octopuspaal met slagboom bij de ingang van een schoolstraat (Bron: www.octopusplan.info)

Voor een schoolstraat is nodig dat er mensen (docenten, verkeersouders of andere, vrijwillige ouders) zorgdragen voor het aanspreken op ongewenst verkeersgedrag en plaatsen en verwijderen van fysieke afsluitingen. Belangrijk is op dit punt dat deze groep in de basis niet bevoegd is om bijvoorbeeld hekwerken te plaatsen. Daarvoor is politie, handhaving of een verkeersregelaar nodig en dat maakt het lastig om een schoolstraat in te stellen, gezien de prioriteiten bij politie en handhaving en kosten voor een verkeersregelaar. Naast het vinden van voldoende vrijwilligers is de risicoaansprakelijkheid is voor veel gemeenten een breekpunt. Er kan ook gekozen worden om niet met fysieke afsluitingen te werken, maar dat maakt de naleving slechter en wordt dan ook nadrukkelijk afgeraden. Er is dan meer handhaving nodig en dat zet de acceptatie van een schoolstraat onder druk.

Tot slot is communicatie zeer belangrijk. Niet alleen met de buurt, maar ook met de ouders. Alleen met voldoende draagvlak heeft een schoolstraat kans van slagen.

In de onderzochte schoolomgevingen lijkt bij OBS Dik Trom en de Oranje Nassauschool een schoolstraat mogelijk, mits ook aan alle randvoorwaarden wordt voldaan.

Wij bevelen aan om met deze scholen het gesprek aan te gaan over een communicatiestrategie en de organisatorische aspecten. Belangrijke vraag daarbij is de inzet van verkeersregelaars. Wellicht dat er ouders gevonden kunnen worden die zich vrijwillig hiervoor willen inzetten en zich (op kosten van school of gemeente) kunnen laten opleiden tot gecertificeerde verkeersregelaar?



Figuur 17: Mogelijke schoolstraat bij OBS Dik Trom



Figuur 18: Mogelijke schoolstraat bij Oranje Nassauschool

7 Conclusies

Voor een verkeersveilige schoolomgeving zijn twee aspecten van belang:

- Een veilige weginrichting
  Bijvoorbeeld schoolzones of schoolstraten
- Gedragsbeïnvloeding
  Bijvoorbeeld verkeerseductie op school of algemene gedragscampagnes

7.1 Beleidsevaluatie

Met de beleidsevaluatie hebben wij antwoord gegeven op de volgende vragen:

In hoofdstuk 2 gaven wij antwoord op de vragen:

- In hoeverre is het koppelen van de realisatie van schoolzones aan het behalen van een verkeerslabel effectief? Versterken deze elkaar of zou de aanleg van een schoolzone de aanleiding tot implementatie van verkeerseducatie op betreffende school moeten/kunnen zijn?
- In hoeverre is het opportuun om voor nieuwe schoolzones de realisatie te koppelen aan het behalen van het regionale verkeerslabel Ster in het Verkeer van de Vervoerregio Amsterdam?
- In hoeverre is het opportuun om schoolzones rondom middelbare scholen aan te leggen?

Kort samengevat adviseren wij om het behalen van het verkeersveiligheidslabel 'Ster in het Verkeer' niet voorwaardelijk te maken voor het aanleggen van een schoolzone. Daarmee zou de gemeente namelijk voorbij gaan aan de eigen verantwoordelijkheid om te zorgen voor een verkeersveilige weginrichting. Met name rondom scholen, waar veel kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen) zijn. Wel kan het bezitten of behalen van het label gebruikt worden in de prioritering: schoolzones worden dan het eerst aangelegd of opgewaardeerd bij scholen die het label hebben behaald.

7.2 Schoolzones rondom middelbare scholen

Middels interviews en enquêtes hebben we in hoofdstuk 3 antwoord gegeven op de vraag: In hoeverre is het opportuun om schoolzones rondom middelbare scholen aan te leggen?

Wij concluderen dat schoolzones ook bij middelbare scholen effectief hebben. Dit vereist echter meer maatwerk en inventarisatie van de huidige situatie. Maatregelen moeten zich net als bij basisscholen vooral richten op het stimuleren van verkeersveilig gedrag van doorgaand verkeer en van ouders die hun kind halen en brengen met de auto. Voor de leerlingen is het vooral belangrijk dat de omgeving veilig is en dat zij gemotiveerd worden veilig gedrag te vertonen. Met verkeerseducatie lijkt het gedrag van middelbare scholieren echter moeilijk te veranderen.

7.3 Inrichtingsevaluatie

In hoofdstuk 4 gaven wij antwoord op de volgende vragen:

- Welke oplossingsrichtingen zouden voor deze problemen mogelijk zijn, mede bekeken vanuit de verkeerspsychologische benadering?

- In hoeverre is de sobere en doelmatige inrichting van schoolzones daadwerkelijk effectief in het bereiken van een veiligere schoolomgeving?

Welke oplossingen er ook gekozen worden, hoe sober of extravagant een schoolzone wordt ingericht: goede verkeerseducatie en gedragscampagnes zijn onontbeerlijk voor het slagen van een schoolzone.

Tijdens het schouwen bij verschillende scholen zijn diverse knelpunten ontdekt. In de schouwrapportages is te lezen:

- Welke problemen bij de onderzochte schoolzones worden ondervonden;
- Welke aanbevelingen wij doen voor de onderzochte schoolzones.

De meeste knelpunten worden veroorzaakt door verkeersgedrag. Pas als het gedrag succesvol wordt beïnvloed krijgen maatregelen de gewenste effectiviteit. Dat neemt niet weg dat de gemeente verantwoordelijk is voor een veilige weginrichting.

Een veilige weginrichting is voorwaardelijk, maar is op zichzelf nimmer genoeg om te kunnen spreken van een veilige schoolomgeving.

7.4 Verkeerseducatieprojecten

Om antwoord te geven op de vraag wat scholen zelf kunnen doen om de effectiviteit van schoolzones te verbeteren, hebben wij in hoofdstuk 5 een aantal verkeerseducatieprojecten op een rij gezet. Door het bieden van verkeerseducatieprojecten, kan de school het gedrag van leerlingen en hun ouders beïnvloeden.

Naast het bieden van verkeerseducatieprojecten is het hebben van verkeersouders een belangrijk middel om het verkeersgedrag en de verkeersveiligheid rond de school positief te beïnvloeden.

7.5 Schoolzone 2.0 en schoolstraten

In hoofdstuk 6 hebben wij beschreven aan welke basisvereisten een Schoolzone 2.0 in Haarlemmermeer moet voldoen. Omdat het inrichten van schoolzones altijd maatwerk is, dat moet worden toegepast op de lokale situatie, zijn er geen standaard inrichtingen te geven. Wel zijn er principes, basisvereisten, waar rekening mee gehouden kan of moet worden bij het inrichten van een schoolzone. Deze richtlijnen kan de gemeente opnemen in de te actualiseren Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR):

- schoolzones die autogebruik ontmoedigen, indien mogelijk in de vorm van een autovrije schoolzone;
- voldoende fietsenstallingen;
- geen ‘Kiss & Ride’-plekken dichtbij de ingang van een school;
- verlaging maximumsnelheid (30 km/u) of instellen adviessnelheid (10 km/u);
- snelheid remmende maatregelen;
- middengeleider bij oversteken;
- schoolmeesterknop voor verlenging groentijd overstekende kinderen;
- geen haaks parkeren;

- herkenbare inrichting;
- SCHOOL-markering ook op fietspaden aanbrengen;
- Digitale ontsluiting via Nationaal Dataportaal Wegverkeer.

Schoolstraten zijn straten die tijdens de schoolspits worden afgesloten voor doorgaand verkeer. Bij het instellen van schoolstraten komen een aantal zaken kijken, zoals dagelijkse inzet van (verkeers)ouders of docenten, communicatie, inrichting. Niet alle straten zijn geschikt.

Er zijn plekken in Haarlemmermeer waar schoolstraten toegepast zouden kunnen worden, mits ook aan alle randvoorwaarden wordt voldaan:

- OBS Dik Trom
- Oranje Nassauschool

Bijlage 1 Overzicht knelpunten

School	Fout of hinderlijk parkeren of stilstaan (auto)	Fout of hinderlijk parkeren of stilstaan (fiets)	Te hard rijden	Sluipverkeer	Eénrichtingsverkeer fietspad negeren	Zebra niet gebruiken	Lopen door groenvoorziening	Hinderlijk / gevaarlijk kerende auto's	Veel brengen met de auto	Roodlichtnegatie auto's (bij oversteek)	Slecht zicht / onoverzichtelijk	Geen schoolzone-inrichting	Te weinig fietsenstallingen	Te weinig parkeercapaciteit	Onlogische of suboptimale weginrichting	Weginrichting niet conform normen
Basisschool de LinQ	3	0	1	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
G. Th. Rietveldschool	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	1	1	0	0	0
OBS de Tovercirkel en IBS de Olijfboom	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oranje Nassauschool	3	1	1	0	0	0	0	0	0	1	3	1	0	1	0	0
Basisschool de Vijfsprong	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
OBS Dik Trom	3	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0
OBS Joppe en ICBS de Wikkeling	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	1	0
IKC Wereldwijs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
KC WestWijs, locatie Zevensprong	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
RKBS Klimop	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0
KC Natuurlijk!	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	0
Floriande Midden Montessori en Optimist	2	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0
Totaal	**23**	**1**	**3**	**1**	**1**	**2**	**1**	**2**	**3**	**1**	**15**	**3**	**3**	**1**	**9**	**1**

Basisschool de LinQ

1. Snelheid Kalslagerring
2. Parkeren op K&R-strook
3. Foutief parkeren Oetewaal en mindervalideparkeerplaats
4. Tegen de richting in fietsen op het fietspad
5. Geen gebruik maken van de zebra
6. Fietsoversteken onduidelijk
7. Ouders halteren en wachten op het trottoir

G. Th. Rietveldschool

1. Voetgangers vanaf parkeerplaats lopen door groenvoorziening richting school
2. Voorrangssituatie fietspad onduidelijk
3. Foutief parkeren
4. Oversteek voetgangers vanaf parkeerterrein
5. K&R wordt als parkeerstrook gebruikt
6. Ter hoogte van de ingang wordt de insteek die bedoeld is voor fietsers gebruikt door ouders om te parkeren
7. Rijweg is onoverzichtelijk, tweerichtingen verkeer
8. Parkeervoorziening fietsen
9. Schoolomgeving ontbreekt

OBS de Tovercirkel en IBS de Olijfboom

1. Foutief parkeren ter hoogte van de kinderopvang en negeren gele ononderbroken markering
2. Kerende bewegingen

Oranje Nassauschool

1. Snelheid Burgemeester Amersfoordtlaan (gevoel)
2. Negeren van rood verkeerslicht door doorgaand verkeer op Burg. Amersfoordtlaan
3. Ontbreken van een duidelijke schoolomgeving
4. Halteren van gemotoriseerd verkeer op Burg. Amersfoordtlaan
5. Halteren en keren op het voetpad langs de school
6. Zicht vanuit Hermina Maria Dijklaan op de Burg. Amersfoordtlaan
7. Negeren parkeerverbod H. M. Dijklaan
8. Chaotisch en onoverzichtelijk nabij kruising H.M. Dijklaan en Zilvermeeuwstraat
9. Halteren van (bak)fietsen van ouders
10. Parkeermogelijkheden
11. Belemmeren van het zicht door rolcontainer

Basisschool de Vijfsprong

1. Zebra wordt veelal niet gebruikt door ouders en leerlingen
2. Foutief parkeren op de hoeken van Baarsjesweg - Zijdewinde
3. K&R-strook wordt als parkeerstrook gebruikt
4. Zicht beperkt op de zebra door geparkeerde voertuigen
5. Ingang particulier wordt belemmerd

OBS Dik Trom

1. Veel ouders brengen hun kinderen met de auto naar school
2. Op diverse locaties voor de school wordt er foutief geparkeerd
3. Onvoldoende zicht op voetgangersoversteek ter hoogte van de versmalling.
4. Onvoldoende zicht op voetgangersoversteek door groenvoorziening
5. Stopverbod wordt genegeerd (gele belijning)
6. Kerende beweging nabij fietsenstalling
7. Halteren/parkeren op gereserveerde parkeervoorziening, 3 stuks (arts en mindervalide)

OBS Joppe en ICBS de Wikkeling

1. Oversteekvoorzieningen in de vorm van kanalisatiestrepen op een plateau
2. Looproute nabij parkeerterrein wordt belemmerd door voertuigen die het parkeerterrein willen bereiken en verlaten
3. Veel parkeermogelijkheid
4. Foutief parkeren
5. Vrijliggend fietspad onverplicht

IKC Wereldwijs

1. Geen goede voetgangersoversteek

KC WestWijs, locatie Zevensprong

1. Zebra te smal (circa 1,50m)
2. Foutief parkeren
3. Voetpad (toegang voertuig) wordt belemmerd
4. Smalle rijweg

RKBS Klimop

1. Fietspad kruist looproute
2. Parkeermanoeuvres
3. Hoge snelheid
4. Foutief parkeren
5. Voorrangssituatie voetgangers
6. Stallen van fietsen

KC Natuurlijk!

1. SCHOOL-omgeving niet herkenbaar
2. Onoverzichtelijk door parkeren voertuigen
3. Parkeerterrein naast de school is druk, en veel parkeermanoeuvres
4. Halteren van fietsen
5. Ontbreken van voetgangersoversteek

Floriande Midden Montessori en Optimist

1. Veel leerlingen worden gebracht met de auto
2. Foutief parkeren/halteren
3. Foutief parkeren op de brug
4. Looproute ontbreekt van fietsenstalling naar bushalte
5. Parallelweg wordt als sluiproute gebruikt
6. Brede inrit richting parallelweg
7. Doorstroming Deltaweg (richting rotonde)
8. Verkeersremmende maatregelen hebben weinig resultaat (Deltaweg

Studie verkeersveiligheid schoolomgeving

KC Natuurlijk! CONCEPT

Adres	van den Berghlaan 72 te Hoofddorp
Status en datum	concept 21-03-2024
Opsteller	Maud Bouwens
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmermeer

Algemene informatie	Type	: basisonderwijs
	Aantal leerlingen	: ca. 180 leerlingen
	Lestijden	: 8:30 – 14:00 uur
	Herkomst leerlingen	: buurt
	Inschatting vervoerswijze	: divers (auto, fiets en te voet)

	Contactpersoon	Contactgegevens
School KC Natuurlijk!	Joost van Dijk	directie@jvanstolberg.nl
Gebiedsmanager	David Michel	David.michel@haarlemmermeer.nl
Gebiedsadviseur	Peter de Waard	p.de.waard@haarlemmermeer.nl
Gebiedsbeheerder	Michael Ardewijn	j.ardewijn@haarlemmermeer.nl
Wijkagent	Gaike Hoogenboom	

Doel studie	Deze studie heeft tot doel het opstellen van infrastructurele maatregelen voor de belangrijkste knelpunten in de omgeving van de school. Per knelpunt wordt een budgetraming opgesteld, waarin wordt weergeven wat de financiële consequenties zouden zijn voor het oplossen van dit knelpunt.
Toelichting werkwijze	De directe schoolomgeving wordt geschouwd op een normale schooldag bij het openen of sluiten van de school. Tijdens deze schouw wordt gekeken of de basiskenmerken van een veilige schoolomgeving aanwezig zijn en wordt het gedrag van de mensen bekeken. Uit knelpunten die volgen uit de schouw worden de belangrijkste geselecteerd. Voor deze knelpunten worden vervolgens mogelijke maatregelen uitgewerkt en van elk van deze maatregelen wordt een budgetraming opgesteld en wordt de verwachte effectiviteit van de oplossing geanalyseerd.

Inventarisatie knelpunten

Basiskenmerken	Aangepaste snelheid	Wegvak is voorzien van versmallingen en kruisingen zijn uitgevoerd als plateau's
	Aanduiding school	Nabij de 'oude' schoollocatie
	Veilige oversteken	Voetgangersoversteek met zebra op plateau op de Boslaan
	Hek tpv uitgang school	Niet aanwezig

Geconstateerde knelpunten schouw	1.1	SCHOOL-omgeving niet herkenbaar
	1.2	Onoverzichtelijk door parkeren voertuigen
	1.3	Parkeerterrein naast de school is druk, en veel parkeermanoeuvres
	1.4	Halteren van fietsen
	1.5	Ontbreken van voetgangersoversteek

Datum en tijdstip schouw	Woensdag 6 maart 2024 Tijdstip 8:00 – 8:45 uur
Weer- en lichtcondities	Droog Circa 6 graden
Algemene opmerkingen nav schouw	De basisschool KC Natuurlijk zit in een tijdelijk gebouw aan van den Berghlaan, halverwege het wegvak Boslaan – Nieuweweg. Voorheen en ook de toekomstige locatie is ter hoogte van de kruising van den Berghlaan – Boslaan. De naastgelegen PI-school de Ster zal ook op deze locatie weer herbouwd worden. Ter hoogte van de oude locatie is de schoolomgeving herkenbaar. Ter hoogte van de oude ingang is een versmalling aangebracht voorzien van een voetgangersoversteek voorzien van kanalisatiestrepen. Verder is het trottoir over de volle lengte voorzien van afzetpalen. De van den Berghlaan valt binnen een 30km/h gebied waar een blauwe zone is voorzien. Er zijn langsparkeervakken aan de overzijde van de school aanwezig. En in de zijstraten zijn er haaksparkeervakken voorzien. Naast de tijdelijke locatie is een parkeerterrein voorzien, deze gebruikt wordt door personeel. Dagelijks wordt het parkeerterrein voorzien van pionnen om zo het foutparkeren tegen te gaan op de groenstroken. De achteringang van de school wordt veelal gebruikt door de jongste leerlingen. Deze ingang is bereikbaar door het Kockpad (fietspad) wat bereikbaar is via de van de Berghlaan en via het doorgaande voet- en fietspas aan de achterzijde van de school.



Locatie KC Natuurlijk!

Selectie knelpunten

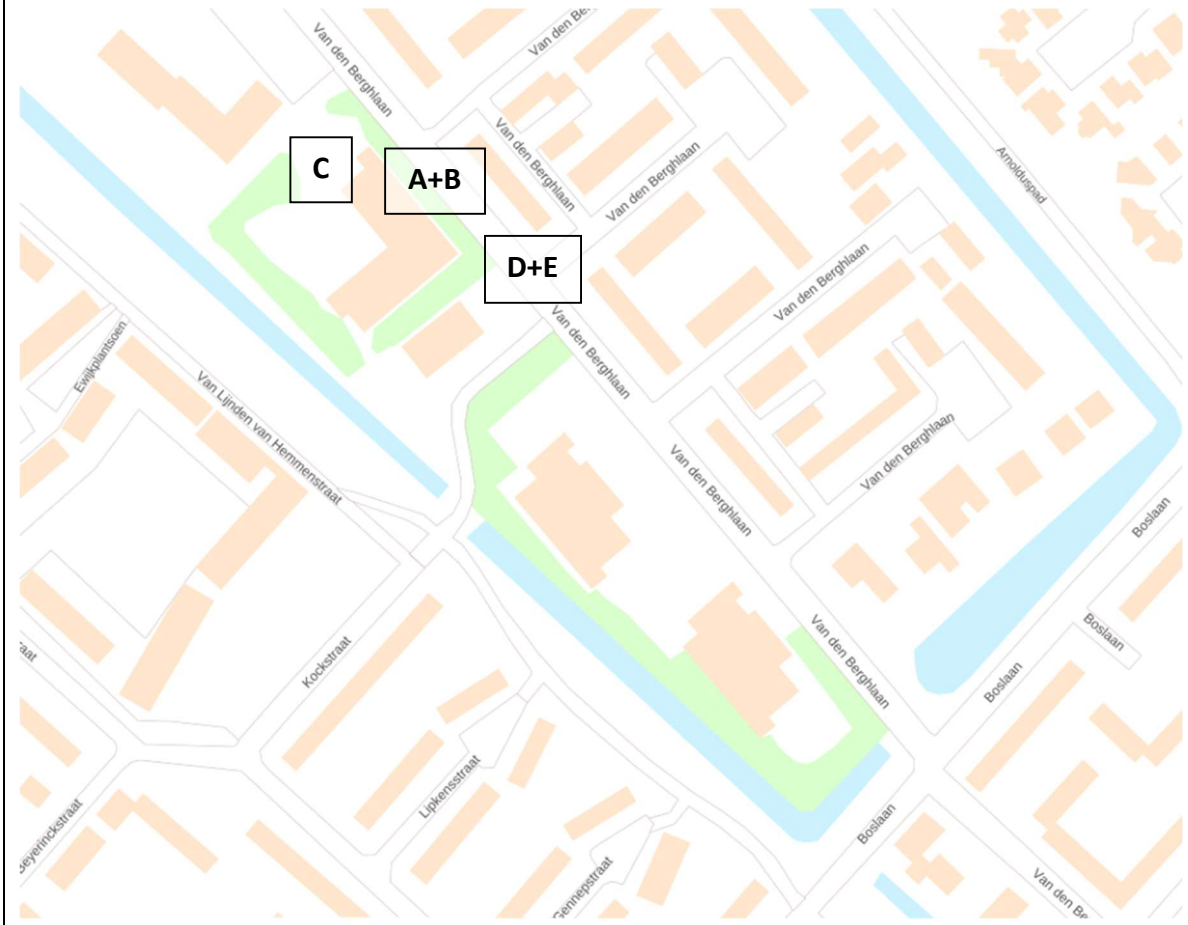
Niet alle knelpunten zijn van even groot belang. In onderstaand schema worden de knelpunten verdeeld in drie ongevalsrisico-klassen:

- Zeer hoog: situatie met een grote kans op ernstige ongevallen
- Redelijk: situatie met een kleine kans op ernstige ongevallen of
  situatie met een grote kans op relatief kleine ongevallen
- Laag: situatie met zeer geringe kans op ongevallen

Ongevalsrisico	zeer hoog	
	redelijk	1.2+1.3+1.5
	laag	1.1+1.4

De knelpunten met een zeer hoog of redelijk ongevalsrisico worden in ieder geval in deze studie verder uitgewerkt. Afhankelijk van het aantal ernstige knelpunten worden eventueel ook nog knelpunten met een laag ongevalsrisico uitgewerkt. De geselecteerde uit te werken knelpunten staan in de onderstaande tabel (soms gegroepeerd) en zijn weergegeven op de kaart.

Selectie uit te werken knelpunten	1.1 1.2 1.3 1.4 1.5	**A**. Schoolomgeving niet herkenbaar **B.** Onoverzichtelijk door parkeren/halteren van voertuigen **C**. Parkeerterrein is druk en veel parkeermanoeuvres **D.** Halteren van fietsen **E**. Ontbreken van voetgangersoversteek



Opstellen maatregelen

Knelpunt	**A. VAN DEN BERGHLAAN**		
Probleem	Schoolomgeving is niet herkenbaar		
Oorzaak	Schoolomgeving is niet aanwezig bij de tijdelijke locatie, deze is aanwezig bij de oude tevens toekomstige locatie school		
Foto(s)			
Oplossing	Bestaande borden RVV bord J21 met onderbord ‘school’ op een fluorerende achtergrond verplaatsen		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**B. VAN DEN BERGHLAAN**		
Probleem	Onoverzichtelijkheid wegvak voor de school		
Oorzaak	Halteren en parkeren van voertuigen		
Foto(s)			
Oplossing	Verder van de school parkeren in de parkeervakken. Instellen van stopverbod		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

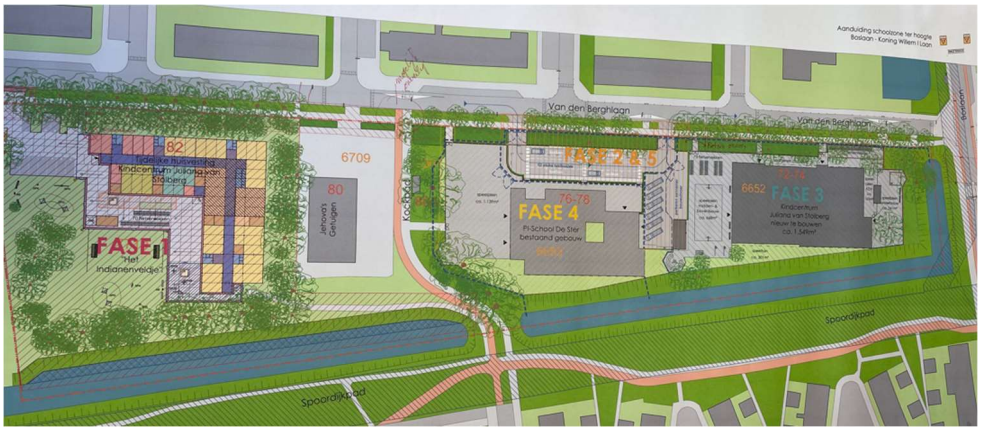
Knelpunt	**C. VAN DEN BERGHLAAN (parkeerterrein naast de school)**		
Probleem	Onoverzichtelijk		
Oorzaak	Vele parkeermanoeuvres in combinatie met kinderen		
Foto(s)			
Oplossing	Overwegen om het parkeerterrein alleen voor personeel te gebruiken		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

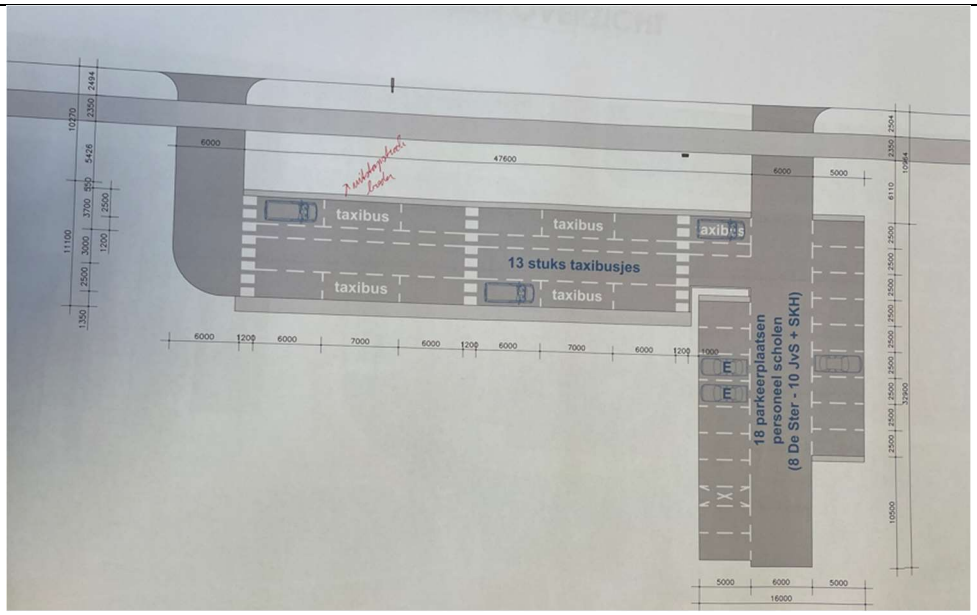
Knelpunt	**D. VAN DEN BERGHLAAN (voetpad)**		
Probleem	Doorgang naar de school wordt belemmerd		
Oorzaak	Halteren en parkeren van fietsen op het trottoir		
Foto(s)			
Oplossing	Extra verharding voor het tijdelijk stallen van fietsen (toegang naar school verbreden)		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**E. VAN DEN BERGHLAAN (voetpad)**		
Probleem	Leerlingen steken tussen de geparkeerde voertuigen over		
Oorzaak	Ontbreken van een duidelijke voetgangersoversteekplaats		
Foto(s)			
Oplossing	Omdat het hier een tijdelijke locatie betreft, kan dit knelpunt verbeterd worden door B aan te pakken (stopverbod instellen) en een doorsteek aanbrengen in de berm (olifantenpad verharden).		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Prioritering maatregelen	effectiviteit maatr. → ↓ kosten maatregel	zeer effectief	effectief	weinig effectief
	laag (< €1000)	A+B+D+E		
	hoog (€1000 - €10.000)			
	zeer hoog (> €10.000)			

Conclusies en aanbevelingen

Conclusie/ aanbevelingen	De Basisschool KC Natuurlijk! zit in een tijdelijk gebouw halverwege in de van den Berghlaan. Het toekomstige gebouw, net als de PI-school de Ster zal gebouwd worden op de oude locatie aan het begin van de van den Berghlaan aan de zijde van de Boslaan. De schoolomgeving is herkenbaar voor de oude c.q. toekomstige locatie. Door het huidige RVV-bord J21 met onderbord 'school' te draaien en te verplaatsen kan de schoolomgeving met beperkte middelen toch herkenbaar gemaakt worden. Veel ouders komen met de auto en parkeren en halteren veelal op het parkeerterrein naast de school en langs de rijweg aan de schoolzijde. Omdat het parkeerterrein beperkt is, wordt er ook veelal in het groen geparkeerd en ook doordat er op het parkeerterrein veel parkeermanoeuvres plaatsvinden is het er onoverzichtelijk in combinatie met leerlingen die naar de ingang lopen. Mogelijkheid zou kunnen zijn dat het parkeerterrein alleen gebruikt wordt voor personeel en het stallen van fietsen door ouders en leerlingen. Het parkeren langs de rijweg zal door het instellen van een stopverbod verminderd/opgelost kunnen worden. Er zal dan in de buurt geparkeerd dienen te worden, maar die gelegenheid is er voldoende. Het ontbreekt aan een duidelijke oversteek voor leerlingen en door het foutief parkeren van voertuigen steken leerlingen nu ook over tussen de geparkeerde voertuigen. Door het instellen van het stopverbod zal ook dit knelpunt verholpen zijn. Wel zal er nog een doorsteek (verharding) in de berm moeten worden aangebracht. Momenteel is er een olifantenpad aanwezig door ontbreken van verharding. Veel ouders stallen/parkeren hun fiets bij de ingagn vand eschool op het trottoir. Hierdoor is het rommelig en is de toegang naar de school regelmatig belemmerd. Een mogelijkheid zou zijn om een goede halteerplaats in te richten op de huidige parkeerplaats als deze alleen voor personeel beschikbaar wordt. Wanneer men de parkeerplaats beschikbaar wil houden voor ouders zal het toegangspad verbreed kunnen worden om de fietsen beter te kunnen stallen. **TOEKOMST** 



In de toekomstige situatie is er rekening gehouden dat ouders hun kinderen willen afzetten met de auto en zal het parkeren en halteren op eigen terrein gefaciliteerd worden in combinatie met het parkeerterrein van de PI-school de Ster.

Daarbij is nog wel de aansluiting Kockpad (fietspad) op de van den Berghlaan een aandachtspunt. In de tijdelijke situatie wordt deze aansluiting nauwelijks gebruikt door de leerlingen omdat de ingang aan de achterzijde is gesitueerd. Maar vermoedelijk zal deze in de toekomstige situatie meer gebruikt worden. De voorrangssituatie van het fietspad nabij de wegversmalling is erg onduidelijk.



Studie verkeersveiligheid schoolomgeving

G. Th. Rietveldschool CONCEPT

Adres	Edisonstraat 3 te Badhoevedorp
Status en datum	concept 18-03-2024
Opsteller	Maud Bouwens
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmermeer

Algemene informatie	Type	: basisonderwijs
	Aantal leerlingen	: ca. leerlingen
	Lestijden	: ma, di, do en vr 8:30-14:15
		: wo 8:30-12:30
	Herkomst leerlingen	: buurt
	Inschatting vervoerswijze	: Diverse wijze (auto, per fiets, te voet)

	Contactpersoon	Contactgegevens
School	Julia Weytingh	Julia.weytingh@sopoh.nl
Gebiedsmanager	Paul Heuberger	Paul.heuberger@haarlemmermeer.nl
Gebiedsadviseur	Brigitte Vijfschaft	brigitte.vijfschaft@haarlemmermeer.nl
Gebiedsbeheerder	Kelly Ladru	kelly.ladru@haarlemmermeer.nl
Wijkagent	Danielle Paky Roos Roelofs	danielle.paky@politie.nl

Doel studie	Deze studie heeft tot doel het opstellen van infrastructurele maatregelen voor de belangrijkste knelpunten in de omgeving van de school. Per knelpunt wordt een budgetraming opgesteld, waarin wordt weergeven wat de financiële consequenties zouden zijn voor het oplossen van dit knelpunt.
Toelichting werkwijze	De directe schoolomgeving wordt geschouwd op een normale schooldag bij het openen of sluiten van de school. Tijdens deze schouw wordt gekeken of de basiskenmerken van een veilige schoolomgeving aanwezig zijn en wordt het gedrag van de mensen bekeken. Uit knelpunten die volgen uit de schouw worden de belangrijkste geselecteerd. Voor deze knelpunten worden vervolgens mogelijke maatregelen uitgewerkt en van elk van deze maatregelen wordt een budgetraming opgesteld en wordt de verwachte effectiviteit van de oplossing geanalyseerd.

Inventarisatie knelpunten

Basiskenmerken	Aangepaste snelheid	Niet aangegeven
	Aanduiding school	Niet aanwezig
	Veilige oversteken	Niet aanwezig
	Hek tpv uitgang school	Niet aanwezig
	K&R-strook	Aanwezig

Geconstateerde knelpunten schouw	1.1	Voetgangers vanaf parkeerplaats lopen door groenvoorziening richting school
	1.2	Voorrangssituatie fietspad onduidelijk
	1.3	Foutief parkeren
	1.4	Oversteek voetgangers vanaf parkeerterrein
	1.5	K&R wordt als parkeerstrook gebruikt
	1.6	Ter hoogte van de ingang wordt de insteek die bedoeld is voor fietsers gebruikt door ouders om te parkeren
	1.7	Rijweg is onoverzichtelijk, tweerichtingen verkeer
	1.8	Parkeervoorziening fietsen
	1.9	Schoolomgeving ontbreekt

Datum en tijdstip schouw	Dinsdag 13 februari Tijdstip 8:00 – 8:45 uur
Weer- en lichtcondities	Droog en zonnig Temperatuur circa 6 graden
Algemene opmerkingen nav schouw	De G. Th. Rietveldschool is gelegen met de ingang aan de Snelliuslaan. Voorheen zat de ingang aan de Edisonstraat maar bij nieuwbouw is deze verplaatst. Voor de school ligt een groot parkeerterrein die bedoeld is voor de school, diverse aanliggende sportvoorzieningen en de scouting. Deze parkeervoorziening is ruim voldoende voor personeel en ouders die hun kinderen bij de school met de auto willen afzetten. De parkeerplaatsen dicht bij de ingang zijn ingenomen door leerkrachten. Parkeerterrein is tevens voorzien van verkeersdrempels zodat de snelheid hier laag is. Daarbij is er een K&R strook langs de rijweg direct voor de school, uitgezonderd ter hoogte van de bocht (scouting- school) daar is een kruis aanwezig en is het trottoir verlaagd. De K&R wordt veelvuldig gebruikt ook als parkeerstrook. Bij het verlaten van de K&R-strook worden er veel keermanoeuvres gemaakt waardoor het overige verkeer inclusief fietsers worden gehinderd.

	Deze is bedoeld om de fietsers het trottoir op te laten rijden richting de school. In de ochtend staat hier de conciërge met oranje hesje om de kinderen te begeleiden Naast de school is een fietspad gesitueerd, voorheen was dit een rijweg, tussen de Edisonstraat en de Snelliuslaan. Hier wordt veelvuldig gebruik van gemaakt. Ouders en leerlingen, rijden of stappen hier af, om vanaf dit fietspad het trottoir op te rijden. Dit is de kortste route richting de stallingsplaatsen voor de fiets. Hiermee ontwijken ze ook het gemotoriseerde verkeer. Het stallen van de fietsen gebeurt op diverse plaatsen: - Fietsnietjes in het openbaar gebeid voor de school; - Fietsenrekken aan de zijkant van de school te bereiken via het voetpad; - Fietsenrekken aan de Edisonsraat (oudere leerlingen). Schoolomgeving, SCHOOLZONE-markering inclusief bebording, aanwezig rondom de Edisonstraat, maar ontbreekt aan de Snelliuslaan en fietspad.



Selectie knelpunten

Niet alle knelpunten zijn van even groot belang. In onderstaand schema worden de knelpunten verdeeld in drie ongevalsrisico-klassen:

- Zeer hoog: situatie met een grote kans op ernstige ongevallen
- Redelijk: situatie met een kleine kans op ernstige ongevallen of
  situatie met een grote kans op relatief kleine ongevallen
- Laag: situatie met zeer geringe kans op ongevallen

Ongevalsrisico	zeer hoog	1.2+1.5+1.6+1.7
	redelijk	1.1+1.3+1.4
	laag	1.8+1.9

De knelpunten met een zeer hoog of redelijk ongevalsrisico worden in ieder geval in deze studie verder uitgewerkt. Afhankelijk van het aantal ernstige knelpunten worden eventueel ook nog knelpunten met een laag ongevalsrisico uitgewerkt. De geselecteerde uit te werken knelpunten staan in de onderstaande tabel (soms gegroepeerd) en zijn weergegeven op de kaart.

Selectie uit te werken knelpunten	1.1	**A**. Voetgangers vanaf parkeerplaats lopen door groenvoorziening richting school
	1.2	**B.** Voorrangssituatie fietspad onduidelijk
	1.3	**C.** Foutief parkeren
	1.4	**D**. Oversteek voetgangers vanaf parkeerterrein
	1.5	**E**. K&R-strook wordt als parkeerstrook gebruikt
	1.6	**F.** Ter hoogte van de ingang wordt de insteek die bedoeld is voor fietsers gebruikt door ouders om te keren
	1.7	**G.** Rijweg is onoverzichtelijk, tweerichtingen verkeer
	1.8	**H.** Parkeervoorziening fietsesn
	1.9	**I.** Schoolomgeving



Opstellen maatregelen

Knelpunt	**A. Snelliuslaan, groenvoorziening parkeerplaats**		
Probleem	Over de gehele lengte van het parkeerterrein wordt overgestoken door, ouders met leerlingen. Hierdoor: - Onoverzichtelijk voor het gemotoriseerde verkeer - Voetgangers komen uit op de geparkeerde/halterende voertuigen in de K&R-strook		
Oorzaak	Gedrag, kortste route		
Foto(s)			
Oplossing	Gras vervangen door andere beplanting (heesters/haag)		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**B. Kruising fietspad Edisonstraat en Snelliuslaan**		
Probleem	Voorrangssituatie is onduidelijk		
Oorzaak	Tijdelijke inrichting waarbij de haaientanden en bebording ontbreekt		
Foto(s)			
Oplossing	Momenteel is de uitvoering van een definitieve inrichting fietspad in voorbereiding, De nieuwe inrichting wordt voorzien van haaientanden inclusief bebording. Tevens zullen er palen met inleidende markering worden toegepast.		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**C. Trottoir en rijweg Snelliuslaan**		
Probleem	Foutief parkeren		
Oorzaak	Gedrag		
Foto(s)	 		
Oplossing	Handhaving, al is dit maar een korte termijn maatregel		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**C. Snelliuslaan (parkeerterrein)**		
Probleem	Oversteekbewegingen niet gecentreerd (zie knelpunt A)		
Oorzaak	Gedrag en kortste route		
Foto(s)			
Oplossing	Aanbrengen zebra ter hoogte van het looppad op het parkeerterrein. Hierdoor wordt ook het foutief parkeren (knelpunt C) gedeeltelijk opgelost		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**E. Snelliuslaan (K&R)**		
Probleem	K&R-strook wordt als parkeerstrook gebruikt		
Oorzaak	Gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Instellen van een eenrichtingsverkeer zodat men eerst over het parkeerterrein wordt geleid.		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**F. Snelliuslaan (ingang school)**		
Probleem	Ter hoogte van de ingang wordt de insteek die voor fietsers is bedoeld gebruikt door ouder om te parkeren/halteren en te keren		
Oorzaak	Gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Ouders worden momenteel nu op deze situatie gewezen door de concierge, maar dit blijkt onvoldoende te helpen. Gedeelte afzetten met obstakels/groenvakken of iets dergeleijks		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**D. Snelliuslaan (rijweg)**		
Probleem	Chaotisch wegbeeld (tweerichtingen verkeer, (jonge)fietsers en kerende bewegingen)		
Oorzaak	Tweerichtingen verkeer		
Foto(s)			
Oplossing	Instellen eenrichtingverkeer		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**H. Snelliuslaan (fietsparkeren)**		
Probleem	Fietsparkeren is rondom de school verspreid. Tevens ook in het voetgangersgebied zijn stallingsplaatsen		
Oorzaak	Onvoldoende stallingsmogelijkheden aan de voorzijde van de school		
Foto(s)			
Oplossing	Mogelijkheden bekijken om stallingsmogelijkheden op te lossen op het terrein van de scouting		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**I. Snelliuslaan (schoolomgeving)**		
Probleem	SCHOOLZONE-markering ontbreekt aan de zijde van de Edisonstraat		
Oorzaak	Niet aangebracht, oude situatie is niet aangepast. SCHOOLZONE-markering is aanwezig aan de achterzijde van de school		
Foto(s)			
Oplossing	SCHOOLZONE-markering aanbrengen inclusief bebording in de Edisonstraat en eventueel op fietspad		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Prioritering maatregelen	effectiviteit maatr. → ↓ kosten maatregel	zeer effectief	effectief	weinig effectief
	laag (< €1000)	A+E+G		C
	hoog (€1000 - €10.000)	D+F+H	I	
	zeer hoog (> €10.000)			

Conclusies en aanbevelingen

Conclusie/ aanbevelingen	De nieuwbouw G. Th. Rietveldschool is gelegen met de ingang aan de Snelliuslaan. Voorheen zat de ingang aan de Edisonstraat. Voor de school ligt een groot parkeerterrein die bedoeld is voor de school, diverse aanliggende sportvoorzieningen en de scouting. Deze parkeervoorziening is ruim voldoende voor personeel en ouders die hun kinderen bij de school met de auto willen afzetten. De parkeerplaatsen dicht bij de ingang zijn ingenomen door leerkrachten. Personeel van de school staan dicht bij de ingang geparkeerd, beter zou zijn om deze ruimte “vrij” te houden voor ouders. Parkeerterrein wordt door ouders veel gebruikt en belangrijk is dan ook om een duidelijke looproute(s) vanaf het parkeerterrein naar de school te realiseren. Er wordt momenteel door de groenvoorziening gelopen, hierdoor krijg je over het gehele wegvak oversteekbewegingen. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om het aanwezige gras te vervangen door hogere beplanting. Om de looplijn die over het parkeerterrein loopt te accentueren zou je een voetgangersoversteek met zebra kunnen realiseren over de Snelliuslaan. Tevens dient deze als doel het als anti-parkeermaatregel. De K&R-strook die voor de school aanwezig is wordt veelal al parkeerstrook gezien. Deze strook is het snelste te bereiken en is dicht bij de school. Wanneer men de ze strook verlaat keert men op de Snelliuslaan dit brengt verkeersonveilige situaties met zich mee omdat hier ook (jonge) verkeersdeelnemers fietsen. Om een rustiger wegbeeld te creëren kan er eenrichtingsverkeer ingesteld worden. Hierdoor zal men vermoedelijk ook de K&R-strook minder als parkeerstrook gebruiken omdat men dan al over het parkeerterrein wordt geleid. Het halteren en parkeren bij de bocht zal mogelijk blijven bestaan, maar om de fietsers en voertuigen te scheiden zou je dit gedeelte kunnen voorzien van obstakels in e vorm van groenvakken, paaltjes of iets dergelijks. Indien het eenrichtingsverkeer wordt ingesteld zou het kunnen zijn dat deze ouders niet meer in de bocht halteren maar de K&R-strook gaan benutten omdat deze meer vrije plaatsen gaat generen. Het stallen van de fietsen gebeurt op diverse plaatsen: - Fietsnietjes in het openbaar gebeid voor de school; - Fietsenrekken aan de zijkant van de school te bereiken via het voetpad (voetgangersgebeid; - Fietsenrekken aan de Edisonsraat (oudere leerlingen). Indien he wenselijk is zouden alle fietsen gestald kunnen worden op het terrein van de scouting als hier onderling afspraken voor gemaakt kunnen worden. Schoolomgeving, SCHOOLZONE-markering inclusief bebording, aanwezig rondom de Edisonstraat, maar ontbreekt aan de Snelliuslaan en fietspad. De huidige markering is gebaseerd op de oude ingang aan de Edisonstraat, deze markering inclusief bebording aapassen op de nieuwe situatie.

Studie verkeersveiligheid schoolomgeving

Floriande Midden

Montessori en Optimist CONCEPT

Adres	Deltaweg 103 en 109 te Hoofddorp
Status en datum	concept 20-03-202
Opsteller	Maud Bouwens
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmermeer

Algemene informatie	Type	: basisonderwijs
	Aantal leerlingen	: ca. leerlingen
	Lestijden	: Montessorischool
		: ma, di en do 8:45-15:00
		: wo 8:45-12:30
		: vr 8:45-12:30 (gr. 1 t/m 4)
		: vr 8:45-15:00 (gr. 5 t/m 8)
		: Optimist
		: ma t/m vr 8:15-13:45
	Herkomst leerlingen	: buurt
	Inschatting vervoerswijze	: diverse (auto, fiets, te voet)

	Contactpersoon	Contactgegevens
School Montessori	Bas Bordes	bas-bordes@montessori-haarlemmermeer.nl
School Optimist	Remco Brandt	Remco.brandt@floreer.nl
Gebiedsmanager	Petra van Doorn	p.van.doorn@haarlemmermeer.nl
Gebiedsadviseur	Leonie Haddeman	l.haddeman@haarlemmermeer.nl
Gebiedsbeheerder	Michael Ardewijn	j.ardewijn@haarlemmermeer.nl
Wijkagent	Menno van Kuiselbergen Silvia Sprengers	menno.van.kruiselbergen@politie.nl

Doel studie	Deze studie heeft tot doel het opstellen van infrastructurele maatregelen voor de belangrijkste knelpunten in de omgeving van de school. Per knelpunt wordt een budgetraming opgesteld, waarin wordt weergeven wat de financiële consequenties zouden zijn voor het oplossen van dit knelpunt.
Toelichting werkwijze	De directe schoolomgeving wordt geschouwd op een normale schooldag bij het openen of sluiten van de school. Tijdens deze schouw wordt gekeken of de basiskenmerken van een veilige schoolomgeving aanwezig zijn en wordt het gedrag van de mensen bekeken. Uit knelpunten die volgen uit de schouw worden de belangrijkste geselecteerd. Voor deze knelpunten worden vervolgens mogelijke maatregelen uitgewerkt en van elk van deze maatregelen wordt een budgetraming opgesteld en wordt de verwachte effectiviteit van de oplossing geanalyseerd.

Inventarisatie knelpunten

Basiskenmerken	Aangepaste snelheid	Deltaweg is voorzien van Gumac0n busvriendelijke drempels bij fiets- en voetgangersoversteek
	Aanduiding school	Aanwezig
	Veilige oversteken	Zebra aanwezig
	Hek tpv uitgang school	Niet aanwezig

Geconstateerde knelpunten schouw	1.1	Veel leerlingen worden gebracht met de auto
	1.2	Foutief parkeren/halteren
	1.3	Foutief parkeren op de brug
	1.4	Looproute ontbreekt van fietsenstalling naar bushalte
	1.5	Brede inrit richting parallelweg
	1.6	Parallelweg wordt als sluiproute gebruikt
	1.7	Doorstroming Deltaweg (richting rotonde)
	1.8	Verkeersremmende maatregelen hebben weinig resultaat (Deltaweg)

Datum en tijdstip schouw	Maandag 4 maart 2024 Tijdstip 8:00 – 8:45 uur
Weer- en lichtcondities	Droog Circa 8 graden
Algemene opmerkingen nav schouw	*Wens school de Optimist:* *Extra parkeerplaatsen in het verlengde van de huidige parallelweg/parkeervoorziening* *Wens Montessorischool Floriande:* *Een taxi-halteplaats* Ten eerste een compliment voor de ouders (Montessorischool Floriande) die hun leerlingen te voet of met de fiets naar school begeleiden. Er zijn drie scholen gevestigd aan de Deltaweg, dit zijn de scholen: - Montessorischool Floriande; - De Optimist - Prof. Van Gilseschool. Alle scholen hebben andere lestijden zodat haal- en brengmomenten. De scholen zijn bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer door middel van een parallelweg (eenrichtingsverkeer) waarbij aan de schoolzijde gestoken

	parkeren is voorzien en aan de overzijde langsparkeren. De inrit van de parallelweg is gelegen op de Deltaweg tussen de rotonde en de bushalte. De Deltaweg is een gebiedsontsluitingsweg (50 km/h) met een groene middenberm en vrijliggende fietspaden. Er zijn twee voetgangersoversteken aanwezig met zebra met aanliggende fietsoversteken in de voorrang. Een ligt er bij de rotonde. De ander ligt in het verlengde van het Altenapad (vrijliggend fietspad). Voor deze oversteek is een Gumacon (busvriendelijke) drempel aanwezig. Aan de achterzijde van de scholen ligt een onverplicht fietspad. Hierdoor is de fietsstroom gescheiden is van het gemotoriseerde verkeer. SCHOOLZONE-markering is aanwezig op de Deltaweg en Fanny Blankers-Koenlaan in combinatie met RVV-bebording J21 en onderbord 'school' op een fluoresceerden achtergrond.



Selectie knelpunten

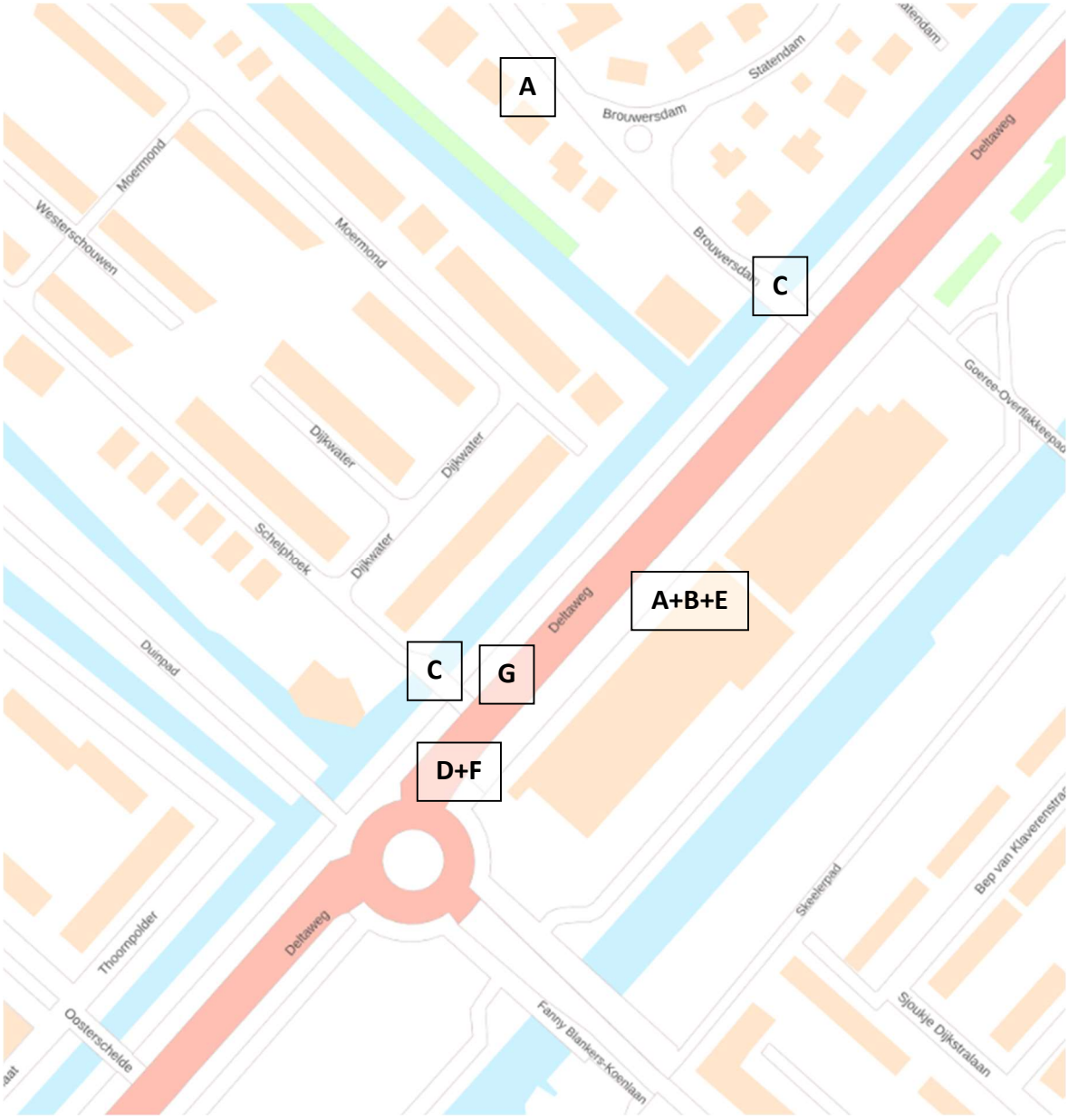
Niet alle knelpunten zijn van even groot belang. In onderstaand schema worden de knelpunten verdeeld in drie ongevalsrisico-klassen:

- Zeer hoog: situatie met een grote kans op ernstige ongevallen
- Redelijk: situatie met een kleine kans op ernstige ongevallen of
  situatie met een grote kans op relatief kleine ongevallen
- Laag: situatie met zeer geringe kans op ongevallen

Ongevalsrisico	zeer hoog	1.1+1.3
	redelijk	1.2+1.4+1.5+1.6+1.7+1.8
	laag	

De knelpunten met een zeer hoog of redelijk ongevalsrisico worden in ieder geval in deze studie verder uitgewerkt. Afhankelijk van het aantal ernstige knelpunten worden eventueel ook nog knelpunten met een laag ongevalsrisico uitgewerkt. De geselecteerde uit te werken knelpunten staan in de onderstaande tabel (soms gegroepeerd) en zijn weergegeven op de kaart.

Selectie uit te werken knelpunten	1.1 1.2 1.3 1.4 1.5 1.6 1.7 1.8	**A**. Veel leerlingen worden gebracht met de auto **B**. Foutief/parkeren **C.** Foutief parkeren op de brug **D**. Looproute ontbreekt van fietsenstalling naar bushalte **E**. Parallelweg wordt als sluiproute gebruikt **F**. Brede inrit richting parallelweg **G.** Doorstroming Deltaweg (richting rotonde) **H**. Verkeersremmende maatregelen hebben weinig resultaat (Deltaweg)



Opstellen maatregelen

Knelpunt	**A+B Parallelweg**		
Probleem	Chaotisch, onoverzichtelijk		
Oorzaak	Veel ouders brengen hun kinderen met de auto		
Foto(s)			
Oplossing	Stimulering om zoveel mogelijk te voet of met de fiets te komen naar school.		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**C. Deltaweg (bruggen)**		
Probleem	Foutief parkeren op de brug (negeren parkeerverbod)		
Oorzaak	Gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Parkeerverbod wijzigen in stopverbod in combinatie met handhaving		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**D. Deltaweg (bushalte)**		
Probleem	Voetgangers tussen de file rijdende en geparkeerde voertuigen		
Oorzaak	Geen duidelijk looproute vanaf fietsenstalling en bushalte.		
Foto(s)	 		
Oplossing	Herkenbare looproute creëren		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**E. Deltaweg (inrit)**		
Probleem	Parkeren en dubbel opstellen inrit		
Oorzaak	Inrit is breed uitgevoerd		
Foto(s)			
Oplossing	In combinatie met knelpunt D anders vormgeven		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**F. Parallelweg (snelheid)**		
Probleem	Parallelweg wordt als sluiproute gebruikt buiten haal- en brengmomenten om zo de halterende bus te ontwijken (niet waargenomen)		
Oorzaak	Parallelweg nodigt uit, geen verkeersremmende maatregelen aanwezig		
Foto(s)			
Oplossing	Verkeersremmende inde vorm van drempels aanbrengen		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**G. Deltaweg (doorstroming richting rotonde)**		
Probleem	Doorstroming stageneren door afslaande voertuigen richting de parallelweg		
Oorzaak	Drukte		
Foto(s)			
Oplossing	Mogelijkheid bekijken of de doorsteek van de middenberm ter hoogte van Schelphoek dichtgezet kan worden. Voertuigen zijn dan genoodzaakt om de rotonde te nemen wanneer ze de parallelweg willen nemen. *Onderzoek benodigd*		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**H. Deltaweg ter hoogte Altenapad (snelheid)**		
Probleem	Hoge snelheid ter hoogte van de voetgangers- en fietsoversteek		
Oorzaak	Bestaande Gumacon drempels (busvriendelijke) remmen onvoldoende		
Foto(s)			
Oplossing	Gumacon drempels vervangen door busvriendelijke drempels van Leicon		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Prioritering maatregelen	effectiviteit maatr. → ↓ kosten maatregel	zeer effectief	effectief	weinig effectief
	laag (< €1000)	C		
	hoog (€1000 - €10.000)	F+H		
	zeer hoog (> €10.000)	A+B+D+E+G		

Conclusies en aanbevelingen

Conclusie/ aanbevelingen	Er zijn drie scholen gevestigd aan de Deltaweg, dit zijn de scholen: - Montessorischool Floriande; - De Optimist - Prof. Van Gilseschool. Alle scholen hebben andere lestijden waardoor de verkeersdrukte gespreid wordt tijdens haal- en brengmomenten. De verkeersdrukte ten behoeve van de Montessorischool Floriande is het grootst. Dit heeft te maken met een groter aantal leerlingen en dat hier veel ouders hun kind met de auto wegbrengen. Ouders mogen alle dagen hun leerlingen tot in de klas brengen om zo meer betrokkenheid van ouders te creëren bij de school. Dus zal er geparkeerd worden in plaats van gehalteerd. Het realiseren van meer parkeerplaatsen gaat ten eerste van groen maar zal het wegbrengen en halen van leerlingen bevorderen. Belangrijk is dat het wegbrengen te voet of met de fiets wordt aangemoedigd en gestimuleerd. Dit kan door middel van diverse stimuleringsprogramma's. Maatregelen voor het foutief parkeren en halteren zijn genomen door het aanbrengen van struikelhekjes in bermen en kruisingsvlakken (markeren). Hier geldt ook hoe minder voertuigen des te minder foutparkeerders. Voor het foutief parkeren op de bruggen aan de overzijde van de scholen te ontmoedigen zou je het parkeerverbod kun vervangen door het stopverbod. Dit kan alleen met handhaving effectief werken. De snelheid op de parallelweg ligt hoog buiten de haal- en brengmomenten van leerlingen. Dit komt doordat voertuigen de halterende bus willen inhalen. Dit kan voorkomen worden door effectieve verkeerdrempels aan te brengen. De inrit van de parallelweg is gelegen op de Deltaweg tussen de rotonde en de bushalte. Deze inrit is breed waardoor er zowel op geparkeerd wordt maar ook dubbel aanrijden op de inrit. Is onoverzichtelijk zeker wanneer hier ook nog voetgangers van de fietsenstalling naar de bushalte tussendoor lopen. De inrit smaller uitvoeren en een duidelijke looproute naar de bushalte kan de overzichtelijkheid en hierdoor ook de verkeersveiligheid verbeteren. Tevens zal er onderzoek verricht moeten worden om de doorsteek in de middenberm ter hoogte van de inrit kan dichtzetten. Hierdoor zullen voertuigen via de rotonde moeten rijden om de inrit te bereiken en zal de mogelijk ten goede komen aan de doorstroming van de Deltaweg. Voor de fiets- en voetgangersoversteek in het verlengde van het Altenapad (vrijliggend fietspad) is een Gumacon (busvriendelijke) drempel aanwezig. Deze remt onvoldoende, door een ander type drempel te kiezen zal er een beter remmende werking zijn. Een mogelijkheid zou kunnen zijn de busvriendelijke drempel van Leicon. Aandachtspunt bij de oversteek is ook de borden plaatsen aan de rechterzijde in plaats van de linkerzijde.

	SCHOOLZONE-markering is aanwezig op de Deltaweg en Fanny Blankers-Koenlaan in combinatie met RVV-bebording J21 en onderbord ‘school’ op een fluoresceerden achtergrond. Verder staan er geen SCHOOLZONE-markeringen op de fietspaden, door de steeds hogere snelheid van fietsen, kan dit een wel een attentieverhogende werking hebben. Een wens van de basisschool de Optimist is een taxistandplaats aan de zijde van de inrit. Een mogelijkheid nabij de inrit zal gecreëerd kunnen worden.

Studie verkeersveiligheid schoolomgeving

OBS Dik Trom CONCEPT

Adres	Wormerstraat 25 te Hoofddorp
Status en datum	concept ####### 2024
Opsteller	Maud Bouwens
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmermeer

Algemene informatie	Type	: basisonderwijs
	Aantal leerlingen	: circa 208 leerlingen
	Lestijden	: ma, di, en do 8:30 -12:00 en 13:00-15:00
		: wo 8:30-12:15
		: vr 8:30-12:00 (gr. 1 t/m 4)
		: vr 8:30-12:00 en 13:00-15:00 (gr. 5 t/m 8)
	Herkomst leerlingen	: voornamelijk buurt
	Inschatting vervoerswijze	:diverse vervoerswijze (auto, fiets en te voet)

	Contactpersoon	Contactgegevens
School	Robert Corver	Robert.corver@floreer.nl
Gebiedsmanager	David Michel	david.michel@haarlemmermeer.nl
Gebiedsadviseur	Peter de Waard	p.de.waard@haarlemmermeer.nl
Gebiedsbeheerder	Michael Ardewijn	j.ardewijn@haarlemmermeer.nl
Wijkagent	Gaike Hoogenboom	-

Doel studie	Deze studie heeft tot doel het opstellen van infrastructurele maatregelen voor de belangrijkste knelpunten in de omgeving van de school. Per knelpunt wordt een budgetraming opgesteld, waarin wordt weergeven wat de financiële consequenties zouden zijn voor het oplossen van dit knelpunt.
Toelichting werkwijze	De directe schoolomgeving wordt geschouwd op een normale schooldag bij het openen of sluiten van de school. Tijdens deze schouw wordt gekeken of de basiskenmerken van een veilige schoolomgeving aanwezig zijn en wordt het gedrag van de mensen bekeken. Uit knelpunten die volgen uit de schouw worden de belangrijkste geselecteerd. Voor deze knelpunten worden vervolgens mogelijke maatregelen uitgewerkt en van elk van deze maatregelen wordt een budgetraming opgesteld en wordt de verwachte effectiviteit van de oplossing geanalyseerd.

Inventarisatie knelpunten

Basiskenmerken	Aangepaste snelheid	Niet aanwezig
	Aanduiding school	Alle rijwegen zijn voorzien van SCHOOL-markering inclusief bebording
	Veilige oversteken	Niet aanwezig
	Hek tpv uitgang school	Niet aanwezig

Geconstateerde knelpunten schouw	1.1	Veel ouders brengen hun kinderen met de auto naar school
	1.2	Op diverse locaties voor de school wordt er foutief geparkeerd
	1.3	Onvoldoende zicht op voetgangersoversteek ter hoogte van de versmalling.
	1.4	Onvoldoende zicht op voetgangersoversteek door groenvoorziening
	1.5	Stopverbod wordt genegeerd (gele belijning)
	1.6	Kerende beweging nabij fietsenstalling
	1.7	Halteren/parkeren op gereserveerde parkeervoorziening, 3 stuks (arts en mindervalide)

Datum en tijdstip schouw	Maandag 12 februari 2024 Tijdstip 8:00 – 8:45 uur
Weer- en lichtcondities	Droog en bewolkt
Algemene opmerkingen nav schouw	De OBS Dik Trom is gelegen in Wormerstraat in Hoofddorp, dit valt binnen een 30 km/gebied. Rondom de school liggen er op diverse rijwegen SCHOOL-markering inclusief bebording. De ingang van de school is gelegen aan het gedeelte van de Wormerstraat waar éénrichting is ingesteld. Voor de school is een gele ononderbroken streep aangebracht die ter hoogte van 'gymzaal' onderbroken wordt. Hier stallen de leerlingen (circa 40 leerlingen) hun fiets, dit is niet bij de directe ingang van de school. Ter hoogte van de gele ononderbroken streep staan palen om het halteren op he trottoir tegen te gaan. Er zijn diverse locaties, 3 stuks) in deze staat waar kanalisatiestrepen zijn aangebracht om zodoende de kinderen op vaste, te verwachte locaties te laten oversteken. Bij twee oversteken wordt het zicht op voetgangers belemmerd. Ter hoogte van de versmalling ligt een parkeerstrook zodat kinderen vanuit school die de oversteek maken niet gezien worden. Bij de oversteek ter hoogte van de woning met huisnummer 19 wordt het zicht belemmerd door het aanwezige groen. De langsparkeerstrook aan de schoolzijde zijn een tweetal parkeerplaatsen bedoeld voor arts en mindervalide. Voorheen was er een huisarts gevestigd naast de school. *Ter info:* *Over een aantal jaren wordt er nieuwbouw gerealiseerd op hetzelfde perceel. Ingang van de school komt aan de andere zijde. Volgens de school wordt er een keerlus voorzien voor het gemotoriseerde verkeer. Omdat er veel kinderen gebracht worden met de auto moet de keerlus wel van voldoende lengte zijn voor verder opstoppingen. Keerlus bevordert het brengen van leerlingen met de auto. Beter zou zijn om ouders te stimuleren met de fiets of te voet naar school te komen.*


Kooimeerstraat
Wormerstraat

Selectie knelpunten

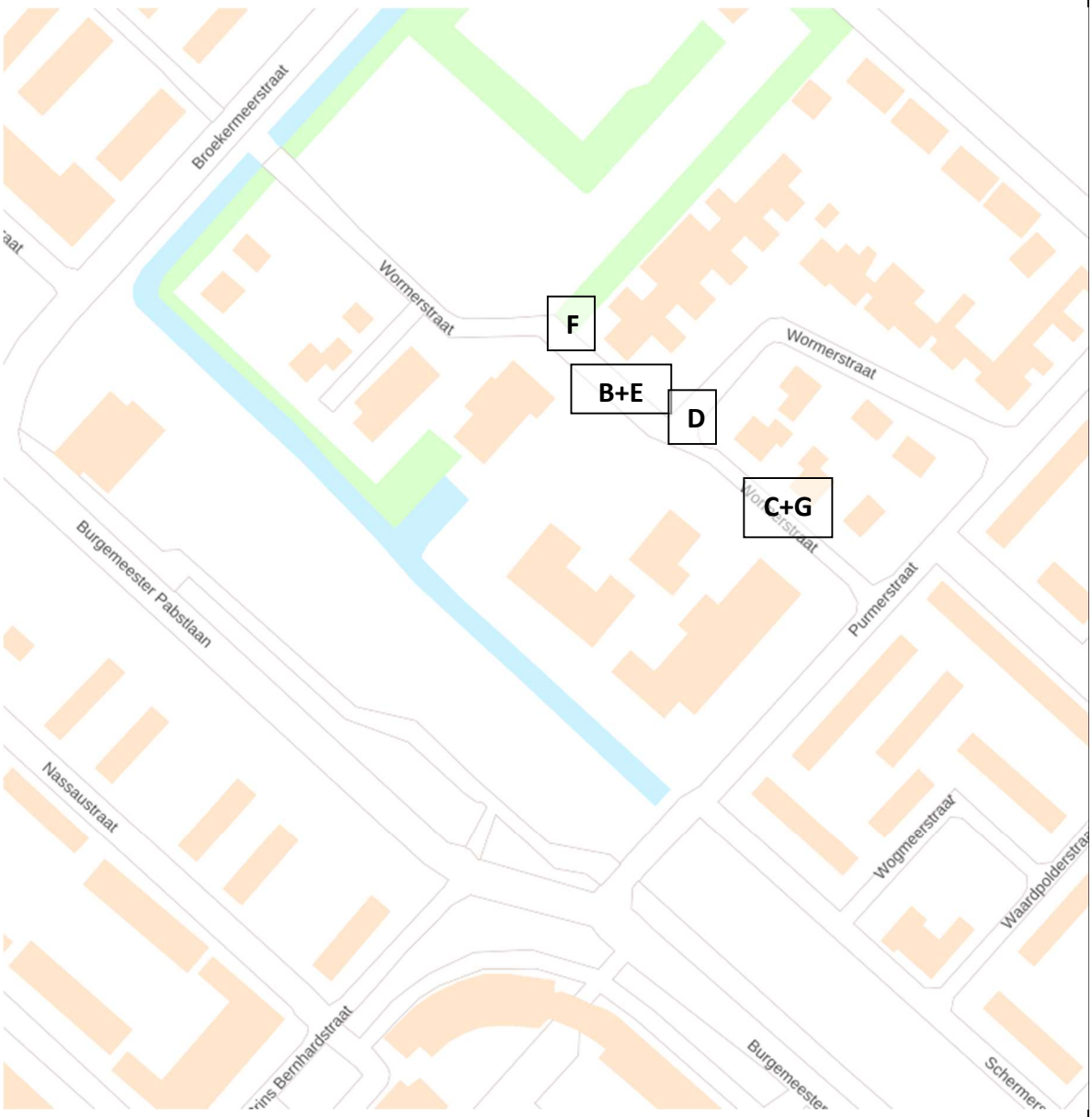
Niet alle knelpunten zijn van even groot belang. In onderstaand schema worden de knelpunten verdeeld in drie ongevalsrisico-klassen:

- Zeer hoog: situatie met een grote kans op ernstige ongevallen
- Redelijk: situatie met een kleine kans op ernstige ongevallen of
  situatie met een grote kans op relatief kleine ongevallen
- Laag: situatie met zeer geringe kans op ongevallen

Ongevalsrisico	zeer hoog	1.3+1.4+1.6
	redelijk	1.1+1.2+1.5
	laag	1.7+1.8

De knelpunten met een zeer hoog of redelijk ongevalsrisico worden in ieder geval in deze studie verder uitgewerkt. Afhankelijk van het aantal ernstige knelpunten worden eventueel ook nog knelpunten met een laag ongevalsrisico uitgewerkt. De geselecteerde uit te werken knelpunten staan in de onderstaande tabel (soms gegroepeerd) en zijn weergegeven op de kaart.

Selectie uit te werken knelpunten	1.1 1.2 1.3 1.4 1.5 1.6 1.7	**A**. Veel ouders brengen hun kinderen met de auto naar school **B**. Op diverse locaties voor de school wordt er foutief geparkeerd **C**. Onvoldoende zicht op voetgangersteek ter hoogte van de versmalling **D**. Onvoldoende zicht op voetgangersteek door groenvoorziening **E**. Stopverbod wordt genegeerd (gele ononderbroken markering) **F.** Kerende beweging nabij fietsenstalling **G.** Halteren /parkeren op gereserveerde parkeervoorziening, 3 stuks (arts en mindervalide)



Opstellen maatregelen

Knelpunt	**A. Wormerstraat (algemeen)**		
Probleem	Chaotisch en onoverzichtelijk		
Oorzaak	Veel ouders brengen hun kinderen met de auto		
Foto(s)			
Oplossing	Stimulering om zoveel mogelijk te voet of met de fiets te komen naar school. Eventueel instellen van een schoolstraat.		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**B. Wormerstraat (parkeren)**		
Probleem	Foutief parkeren		
Oorzaak	Gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Handhaving, al is dit maar een korte termijn maatregel		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**C. Wormerstraat (oversteek)**		
Probleem	Kinderen worden niet gezien ter hoogte van de oversteek (kanalisatiestrepen), voornamelijk bij het uitgaan van de school		
Oorzaak	Parkeerstrook is tot aan de voetgangersoversteek aanwezig		
Foto(s)			
Oplossing	Minstens 5,00m parkeerstrook verwijderen		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**D. Wormerstraat (oversteek)**		
Probleem	Ter hoogte op de hoek Wormerstraat tegenover de school		
Oorzaak	Hoge beplanting ontneemt het zicht		
Foto(s)			
Oplossing	Hoge beplanting vervangen door lage beplanting		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**E. Wormerstraat (stopverbod)**		
Probleem	Stopverbod negeren		
Oorzaak	Gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Handhaving, al is dit maar een korte termijn maatregel		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**F. Wormerstraat (fietsenstalling)**		
Probleem	Kerende beweging door voertuigen		
Oorzaak	Ter hoogte van de fietsenstalling is de trottoirband laag en deels afgezet met afzetpalen		
Foto(s)			
Oplossing	Afzetpalen aanbrengen. Afstemmen met nood- en hulpdiensten, dit is namelijk ter hoogte van een vluchtdeur van de gymzaal		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**G. Wormerstraat (gereserveerde parkeerplaatsen)**		
Probleem	Foutief parkeren/halteren op gereserveerde parkeerplaatsen Gereserveerde plaatsen niet meer benodigd, zorgvoorziening is niet meer gevestigd in de Wormerstraat		
Oorzaak	Gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Opheffen gereserveerde parkeerplaatsen (arts en mindervalide)		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Prioritering maatregelen	effectiviteit maatr. → ↓ kosten maatregel	zeer effectief	effectief	weinig effectief
	laag (< €1000)	D+F+G		B+C
	hoog (€1000 - €10.000)		C	
	zeer hoog (> €10.000)	A		

Conclusies en aanbevelingen

Conclusie/ aanbevelingen	De OBS Dik Tromt is gelegen in Wormerstraat in Hoofddorp, dit valt binnen een 30 km/gebied. Rondom de school liggen er op diverse rijwegen SCHOOL-markering inclusief bebording. De ingang van de school is gelegen aan het gedeelte van de Wormerstraat waar éénrichting is ingesteld. Doordat veel leerlingen met de auto gebracht worden naar school is het wegbeeld chaotisch en onoverzichtelijk. Zeker omdat hier ook de leerlingen met de fiets en te voet doorheen gaan. Halverwege de Wormerstraat ligt een voetgangersoversteek die voorzien is van kanalisatiestrepen. Omdat het filerijden is in de Wormerstraat wordt de oversteek met regelmaat belemmerd. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om de voetgangersoversteek te voorzien van een zebra. Hierdoor worden bestuurders geattendeerd op de oversteek en men weet dat men niet mag halteren op de zebra, hierdoor creëer je een veilige oversteek voor de leerlingen die te voet komen. Daarbij zal ook een gedeelte (circa 5,00m) de parkeerstrook verwijderd moeten worden om het zicht op de oversteek te verbeteren. Bij de oversteek ter hoogte van de woning met huisnummer 19 wordt het zicht belemmerd door het aanwezige groen. Door de hoge beplating te vervangen door een laagblijvende soort zal het zicht blijvend verbeterd worden. In de schoolomgeving wordt veelal foutgeparkeerd, gele ononderbroken markering en er wordt buiten de parkeervakken geparkeerd. Dit tot grote ergernis van de omwonende. Deze worden met regelmaat geconfronteerd dat ze hun oprit niet kunnen verlaten. Handhaving is een kort termijn oplossing om dit tegen te gaan. Tevens kan er ook gedacht worden aan het instellen van een schoolstraat, het tijdelijk afsluiten van de straat tijdens de haal- en brengmomenten *Belangrijke factoren die nader onderzocht kunnen worden:* *Bereidheid van school* *Ontstaan van een waterbedeffect* *Omgeving* *Nood- en hulpdiensten* Ter hoogte van het naastliggende gebouw (gymzaal) worden de fietsen gestald van de leerlingen. Ter hoogte van deze stalling is de trottoirband verlaagd. Hierdoor keren voertuigen om dit gedeelte om zo de schoolomgeving weer te verlaten. Op deze locatie keren is verkeersonveilig om dat juist hier kwetsbare leerlingen met hun fiets komen. Jonge leerlingen hebben vaak nog geen goede stabiliteit op de fiets en zijn dus soms onberekenbaar in hun fietsende bewegingen. Door het aanbrengen van afzetpalen zou je voertuigen kunnen weren.

	Rekening houden met vluchtdeur van het gebouw. Dit kortsluiten met nood-en hulpdiensten. Verder kunnen er twee gereserveerde parkeerplaatsen terug aan het regulier parkeerplaatsen toegevoegd worden omdat de gevestigde huisarts niet meer werkzaam is op deze locatie. *Ter info:* *Over een aantal jaren wordt er nieuwbouw gerealiseerd op hetzelfde perceel. Ingang van de school komt aan de andere zijde. Volgens de school wordt er een keerlus voorzien voor het gemotoriseerde verkeer. Omdat er veel kinderen gebracht worden met de auto moet de keerlus wel van voldoende lengte zijn voor verder opstoppingen. Keerlus bevordert het brengen van leerlingen met de auto. Beter zou zijn om ouders te stimuleren met de fiets of te voet naar school te komen.*

Studie verkeersveiligheid schoolomgeving

Basisschool de Vijfsprong CONCEPT

Adres	Baarsjesweg 1 te Vijfhuizen
Status en datum	concept 18-03-2024
Opsteller	Maud Bouwens
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmermeer

Algemene informatie	Type	: basisonderwijs
	Aantal leerlingen	: ca. 400 leerlingen
	Lestijden	: 8:30-14:00
	Herkomst leerlingen	: buurt
	Inschatting vervoerswijze	: diverse (auto, fiets en te voet)

	Contactpersoon	Contactgegevens
School	Heleen Feitsma Rianne van Schie	info.vijfsprong@jl.nu
Gebiedsmanager	Sjors van der Vlugt	Sjors.van.der.vlugt@haarlemmermeer.nl
Gebiedsadviseur	John Visbeen	John.visbeen@haarlemmermeer.nl
Gebiedsbeheerder	Marcel Leek	Marcel.leek@haarlemmermeer.nl
Wijkagent	John van der Hulst	John.f.van.der.hulst@haarlemmermeer.nl

Doel studie	Deze studie heeft tot doel het opstellen van infrastructurele maatregelen voor de belangrijkste knelpunten in de omgeving van de school. Per knelpunt wordt een budgetraming opgesteld, waarin wordt weergeven wat de financiële consequenties zouden zijn voor het oplossen van dit knelpunt.
Toelichting werkwijze	De directe schoolomgeving wordt geschouwd op een normale schooldag bij het openen of sluiten van de school. Tijdens deze schouw wordt gekeken of de basiskenmerken van een veilige schoolomgeving aanwezig zijn en wordt het gedrag van de mensen bekeken. Uit knelpunten die volgen uit de schouw worden de belangrijkste geselecteerd. Voor deze knelpunten worden vervolgens mogelijke maatregelen uitgewerkt en van elk van deze maatregelen wordt een budgetraming opgesteld en wordt de verwachte effectiviteit van de oplossing geanalyseerd.

Inventarisatie knelpunten

Basiskenmerken	Aangepaste snelheid	Kruising Baarsjesweg – Zijdewinde en zebra zijn als een plateau uitgevoerd
	Aanduiding school	SCHOOL-markering inclusief bebording
	Veilige oversteken	Ter hoogte van de ingang is een zebra aanwezig
	Hek tpv uitgang school	Fietssluis is aanwezig
	K&R-strook of laad- en losstrook	Ter hoogte van de Baarsjesweg aan de schoolzijde is een K&R-strook aanwezig. Ter hoogte van de Zijdewinde aan de schoolzijde is een laad- en losstrook aanwezig met venstertijden 'ma t/m/ vr 9:00 – 15:00' aanwezig.

Geconstateerde knelpunten schouw	1.1	Zebra wordt veelal niet gebruikt door ouders en leerlingen
	1.2	Foutief parkeren op de hoeken van Baarsjesweg - Zijdewinde
	1.3	K&R-strook wordt als parkeerstrook gebruikt
	1.4	Zicht beperkt op de zebra door geparkeerde voertuigen
	1.5	Ingang particulier wordt belemmerd

Datum en tijdstip schouw	Woensdag 14 februari 2024 Tijdstip 8:00 – 8:45 uur
Weer- en lichtcondities	Schemer en droog
Algemene opmerkingen nav schouw	De basisschool de Vijfsprong is gelegen op de hoek van de Baarsjesweg en de Zijdewinde. De hoofdingang is gelegen aan de Baarsjesweg en wordt niet gebruikt door de leerlingen. De leerlingen gebruiken de ingang via het schoolplein aan de achterzijde van de school alleen te bereiken via het voetpad vanaf Zijdewinde en Mient. Baarsjesweg is een eenrichtingsstraat waarbij aan de schoolzijde een K&R-strook is voorzien. SCHOOLZONE-markering is aangebracht. De oversteek nabij de kruising Zijdewinde is aangegeven met kanalisatiestrepen De Zijdewinde is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg in asfalt met aan weerszijde rode fietsstroken en voorzien aan een zijde van een langsparkeerstrook. Er is een SCHOOLZONE-markering aanwezig inclusief bebording RVV-bord J21f en onderbord 'schoolzone', deze ligt circa 150m van

	de school. Tevens geldt er een parkeerverbod op de Zijdewinde ter hoogte van de schoolomgeving. Verder is Zijdewinde ter hoogte van de school afwijkend ingericht. Dit wegvak is smaller als de overige wegvakken Zijdewinde en ingericht als fietsstraat. De rijloper is in elementenverharding en de rijloper is rood gecoated. Aan beide zijde van de rijweg liggen langsparkeerstroken. Waarbij de parkeerstrook aan de schoolzijde gedeeltelijk is aangemerkt als laad en losstrook met venstertijden 'ma t/m vr 09:00-15:00h'. Ter hoogte van het voetpad richting de ingang van de school is op de Zijdewinde een zebra aangebracht ter hoogte van deze oversteek zijn de langsparkeerstroken onderbroken. Voetpad hier is voorzien van afzetpalen als anti-parkeermaatregel.



Selectie knelpunten

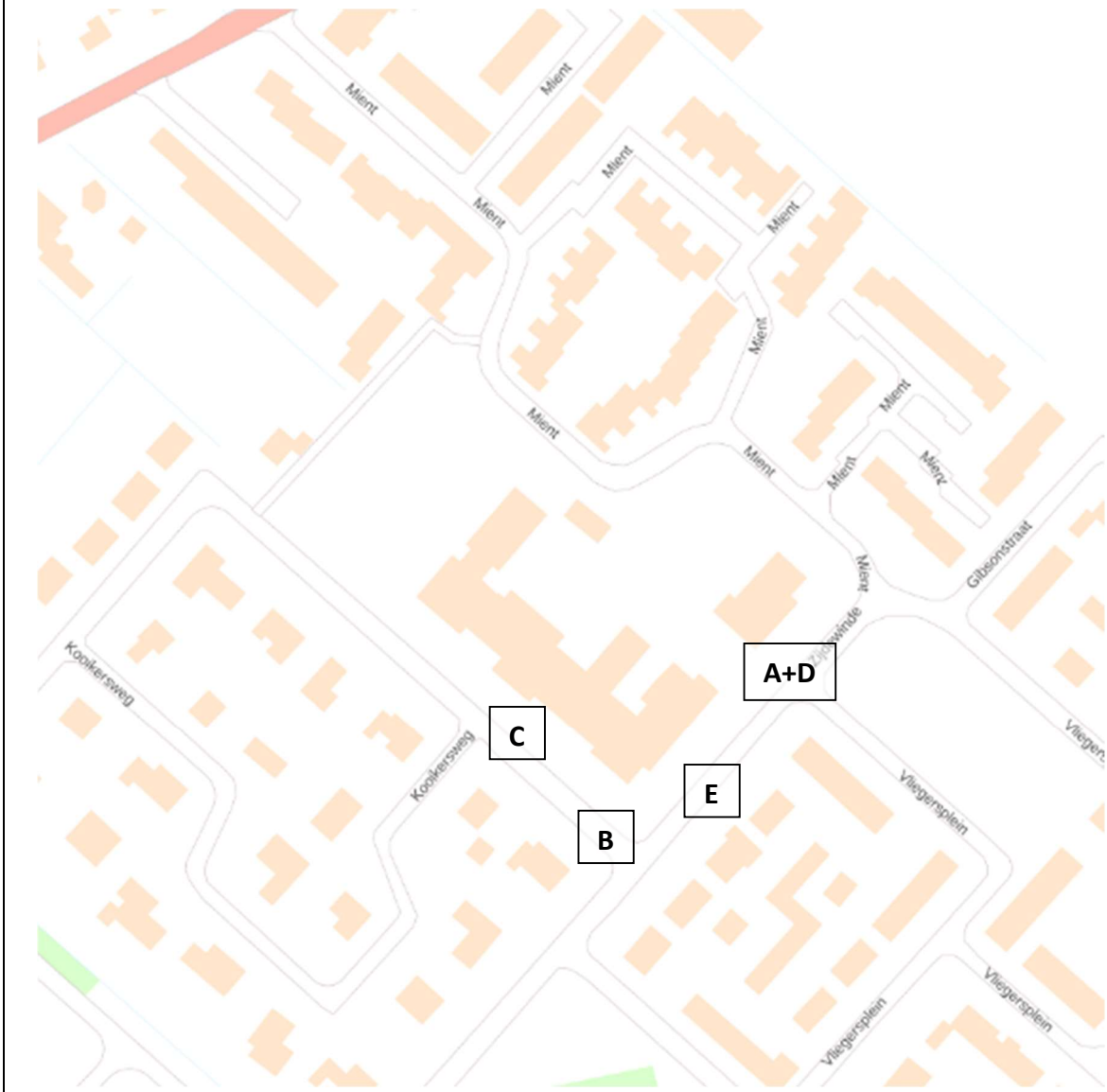
Niet alle knelpunten zijn van even groot belang. In onderstaand schema worden de knelpunten verdeeld in drie ongevalsrisico-klassen:

- Zeer hoog: situatie met een grote kans op ernstige ongevallen
- Redelijk: situatie met een kleine kans op ernstige ongevallen of
  situatie met een grote kans op relatief kleine ongevallen
- Laag: situatie met zeer geringe kans op ongevallen

Ongevalsrisico	zeer hoog	
	redelijk	1.1+1.2+1.4
	laag	1.3+1.5

De knelpunten met een zeer hoog of redelijk ongevalsrisico worden in ieder geval in deze studie verder uitgewerkt. Afhankelijk van het aantal ernstige knelpunten worden eventueel ook nog knelpunten met een laag ongevalsrisico uitgewerkt. De geselecteerde uit te werken knelpunten staan in de onderstaande tabel (soms gegroepeerd) en zijn weergegeven op de kaart.

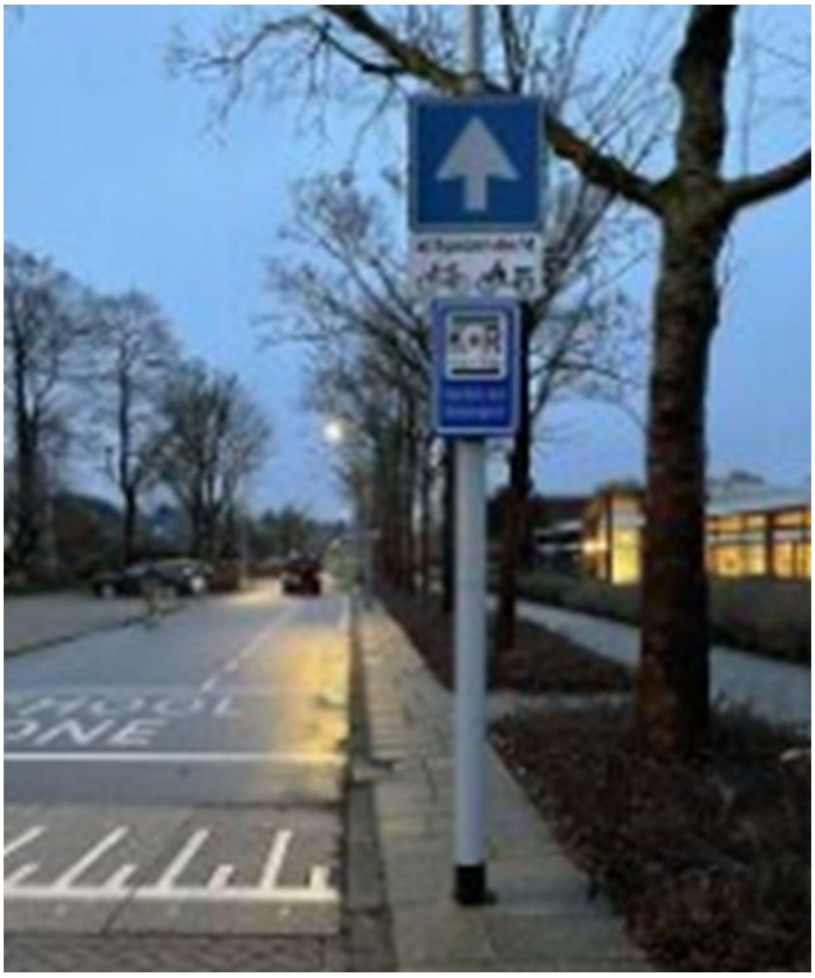
Selectie uit te werken knelpunten	1.1 1.2 1.3 1.4 1.5	**A**. Zebra wordt veelal niet gebruikt **B.** Foutief parkeren op de hoeken van Baarsjesweg Zijdewinde **C.** K&R-strook wordt als parkeerstrook gebruikt **D.** Zicht beperkt op de zebra door geparkeerde voertuigen **E.** Ingang particulier wordt belemmerd



Opstellen maatregelen

Knelpunt	**A. Zebra Zijdewinde**		
Probleem	Zebra wordt veelal niet gebruikt door ouders en leerlingen		
Oorzaak	Gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Ouders en leerlingen bewust maken van de oversteek om deze te gaan gebruiken		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**B. Kruising Baarsjesweg - Zijdewinde**		
Probleem	Voertuigen halteren en parkeren op de hoeken van de kruising. De oversteek voorleerlingen wordt hierin beperkt		
Oorzaak	Veel ouders komen met de auto en gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Ouders attenderen op hun gedrag bij de oversteek Mogelijkheid tot handhaven. Handhaving is maar een tijdelijke maatregel. Stimulering om zoveel mogelijk te voet of met de fiets te komen naar school. *In sommige situaties zou je een oversteek kunnen uitvoeren in een zebra-markering in plaats van kanalisatiestrepen. Maar in dit geval ligt de oversteek te dicht bij de bocht.*		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**C. Baarsjesweg (K&R-strook)**		
Probleem	Voertuigen parkeren op de K&R-strook in plaats van halteren		
Oorzaak	Gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Bebording hierop aanpassen, K&R is niet handhaafbaar. Laad en losstrook met venstertijden zoals op de laad- en losstrook Zijdewinde (uniforme uitstraling)		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**D. Zijdewindeweg (zebra)**		
Probleem	Zicht beperkt op de zebra door geparkeerde voertuigen		
Oorzaak	Langsparkeerstrook ligt aansluitend tegen het plateau van de zebra aan		
Foto(s)			
Oplossing	Parkeerstrook verwijderen minimaal 5 m voor de zebra. Indien mogelijk 10 m vanaf zebra zodat het zicht optimaal is.		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**E. Zijdewindeweg**		
Probleem	Ingang particulier wordt belemmerd		
Oorzaak	Foutief parkeren (slordig)		
Foto(s)			
Oplossing	Bewustwording van de uitrit en afstemming met bewoners over mogelijke overlast. Wanneer blijkt dat dit overlast veroorzaakt dan kan er eventueel een kruisingsvlak aangebracht worden		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Prioritering maatregelen	effectiviteit maatr. → ↓ kosten maatregel	zeer effectief	effectief	weinig effectief
	laag (< €1000)	C	E	A+B
	hoog (€1000 - €10.000)	D		
	zeer hoog (> €10.000)			

Conclusies en aanbevelingen

Conclusie/ aanbevelingen	De basisschool de Vijfsprong is gelegen op de hoek van de Baarsjesweg en de Zijdewinde. De hoofdingang is gelegen aan de Baarsjesweg en wordt niet gebruikt door de leerlingen. De leerlingen gebruiken de ingang via het schoolplein aan de achterzijde van de school alleen te bereiken via het voetpad vanaf Zijdewinde en Mient. Ter hoogte van dit voetpad aan de Zijwinde is een voetgangersoversteek aanwezig op een plateau. Deze wordt minimaal gebruikt. Ouders en leerlingen steken over het gehele wegvak over tussen de geparkeerde voertuigen en ze steken schuin over op de kruising Zijdewinde Baarsjesweg. Ouders en leerlingen moeten gewezen worden over de nut en noodzaak van een zebra-oversteek. Dit kan mede door dit extra te melden in een nieuwsbrief en zeker tijdens de verkeerslessen aan de leerlingen hier aandacht aan schenken. Het zicht op de zebra voor gemotoriseerd verkeer afkomstig van Vliegersplein kan verbeterd worden door een gedeelte van de langsparkeerstrook te verwijderen. Hierdoor worden leerlingen die willen oversteken eerder waargenomen. Ter hoogte van de kruising Zijdewinde en Baarsjesweg steken veel leerlingen over, dit is een belangrijke looproute voor veel leerlingen. Ouders halteren en parkeren hun voertuig ter hoogte van deze bocht op de voetgangersoversteek die aangegeven is met kanalisatiestrepen. Bestuurders behoren te weten dat ze niet in de (nabijheid) van de bocht mogen parkeren en halteren. Handhaving zou hier een rol in kunnen spelen al is dit maar een korte termijn maatregel. Ter hoogte van de woningen met huisnummer 11 en 13 Zijdewinde is een oprit. Deze wordt belemmerd door voertuigen die slordig, buiten de vakken parkeren, waarschijnlijk zich niet bewust zijn van de ze oprit. Of dit werkelijk een knelpunt oplevert is na te gaan bij de bewoners. Om deze oprit beter te benadrukken is het mogelijk om een kruising aan te brengen zodat de weggebruiker beter geattendeerd wordt op de oprit.

	 Schoolomgeving is vanuit alle richtingen op diverse rijwegen aangegeven door middel van SCHOOLZONE-markering inclusief bebording. Op diverse locaties ligt deze ver van de school, deze markeringen hebben dan geen relatie meer met de schoolomgeving. Markeringen in de nabijheid of in het zicht van de school zal een groter positief effect hebben op het handelen van de weggebruiker.

Studie verkeersveiligheid schoolomgeving

Oranje Nassauschool CONCEPT

Adres	Burgemeester Amersfoordtlaan 61 te Badhoevedorp
Status en datum	Concept 18-03-2024
Opsteller	Maud Bouwens
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmermeer

Algemene informatie	Type Aantal leerlingen Lestijden Herkomst leerlingen Inschatting vervoerswijze	: basisonderwijs : ca. 400 leerlingen : ma, di, do en vrij 8:30-11:45 en 13:00-14:45 wo 8:30-12:15 uur : voornamelijk : diverse (auto, fiets en te voet)

	Contactpersoon	Contactgegevens
School	Joyce Draijer	j.draijer@onsschool.nl
Gebiedsmanager	Paul Heuberger	Paul.heuberger@haarlemmmermeer.nl
Gebiedsadviseur	Brigitte Vijfschaft	Brigitte.vijfschaft@haarlemmermeer.nl
Gebiedsbeheerder	Kelly Ladru	Kelly.ladru@haarlemmermeer.nl
Wijkagent	Robin Koelemeijer	Robin.koelemeijer@politie.nl

Doel studie	Deze studie heeft tot doel het opstellen van infrastructurele maatregelen voor de belangrijkste knelpunten in de omgeving van de school. Per knelpunt wordt een budgetraming opgesteld, waarin wordt weergeven wat de financiële consequenties zouden zijn voor het oplossen van dit knelpunt.
Toelichting werkwijze	De directe schoolomgeving wordt geschouwd op een normale schooldag bij het openen of sluiten van de school. Tijdens deze schouw wordt gekeken of de basiskenmerken van een veilige schoolomgeving aanwezig zijn en wordt het gedrag van de mensen bekeken. Uit knelpunten die volgen uit de schouw worden de belangrijkste geselecteerd. Voor deze knelpunten worden vervolgens mogelijke maatregelen uitgewerkt en van elk van deze maatregelen wordt een budgetraming opgesteld en wordt de verwachte effectiviteit van de oplossing geanalyseerd.

Inventarisatie knelpunten

Basiskenmerken	Aangepaste snelheid	Niet aanwezig
	Aanduiding school	bord VVN, 1 stuk
	Veilige oversteken	Oversteek voorzien van VRI, niet voorzien van zebra
	Hek tpv uitgang school	Uitrenhek aanwezig: - Geleiding naar voetgangersoversteek - Obstakel voor uit stappen leerlingen

Geconstateerde knelpunten schouw	1.1	Snelheid Burgemeester Amersfoordtlaan (gevoel)
	1.2	Negeren van rood verkeerslicht door doorgaand verkeer op Burg. Amersfoordtlaan
	1.3	Ontbreken van een duidelijke schoolomgeving
	1.4	Halteren van gemotoriseerd verkeer op Burg. Amersfoordtlaan
	1.5	Halteren en keren op het voetpad langs de school
	1.6	Zicht vanuit Hermina Maria Dijklaan op de Burg. Amersfoordtlaan
	1.7	Negeren parkeerverbod H. M. Dijklaan
	1.8	Chaotisch en onoverzichtelijk nabij kruising H.M. Dijklaan en Zilvermeeuwstraat
	1.9	Halteren van (bak)fietsen van ouders
	1.10	Parkeermogelijkheden
	1.11	Belemmeren van het zicht door rolcontainer

Datum en tijdstip schouw	Vrijdag 9 februari 2024 Tijdstip 8:00 – 8:45 uur
Weer- en lichtcondities	Schemer Regen
Algemene opmerkingen nav schouw	De basisschool de Oranje Nassauschool is gelegen met de hoofdingang aan de Burgemeester Amersfoordtlaan in de gemeente Badhoevedorp. De Burg. Amersfoordtlaan is een gebiedsontsluitingsweg (snelheid 50km/h) voorzien van fietsstroken. Langs de rijweg staan grote bomen dicht op de rijweg. Voor de hoofdingang van de school is een voetgangersoversteek zonder zebra-markering op een plateau gesitueerd. Deze oversteek is voorzien van een VRI. Ter hoogte van de VRI is een uitrenhek aanwezig die als doel heeft: - Kinderen begeleiden naar de VRI; - Uitstappen van leerlingen te bemoeilijken. Aanduiding van de schoolomgeving gebeurd door middel van een klein info-bord van VVN, verder aanduiding ontbreekt. Links van de school ligt een 'voetgangersgebied' (RVV-bord G7) die voorzien is van een tweetal parkeerplaatsen. Tevens dient dit voetpad als toegangspad voor bewoners van de aanliggende woningen. Hier wordt door ouders veelvuldig op geparkeerd/gehalteerd. Er wordt ook gebruik gemaakt van de zij-ingang van de school deze is gelegen aan de Hermina Maria Dijklaan. De H.M. Dijklaan is een erftoegangsweg (snelheid 30 km/h). Voor deze eenrichtingsstraat (uitgezonderd (brom)fietsers) geldt aan de schoolzijde van de school een parkeerverbod. Wel is het trottoir ingericht als parkeerstrook, type 2 wielen op de stoep principe wat verder ook in de wijk voorkomt. Ouders parkeren en halteren, zowel auto als (bak)iets voor de ingang van het hek waardoor het chaotisch en onoverzichtelijk is. Bij het oprijden van de Burg. Amersfoordtlaan vanuit H.M. Dijklaan is het slecht zicht door de bomen. En door het vele verkeer met hoge snelheid is het oprijden van de Burg. Amersfoordtlaan geen vlotte afwikkeling waardoor het in de H.M. Dijklaan 'file' rijden is en er regelmatige opstoppingen ontstaan.



Selectie knelpunten

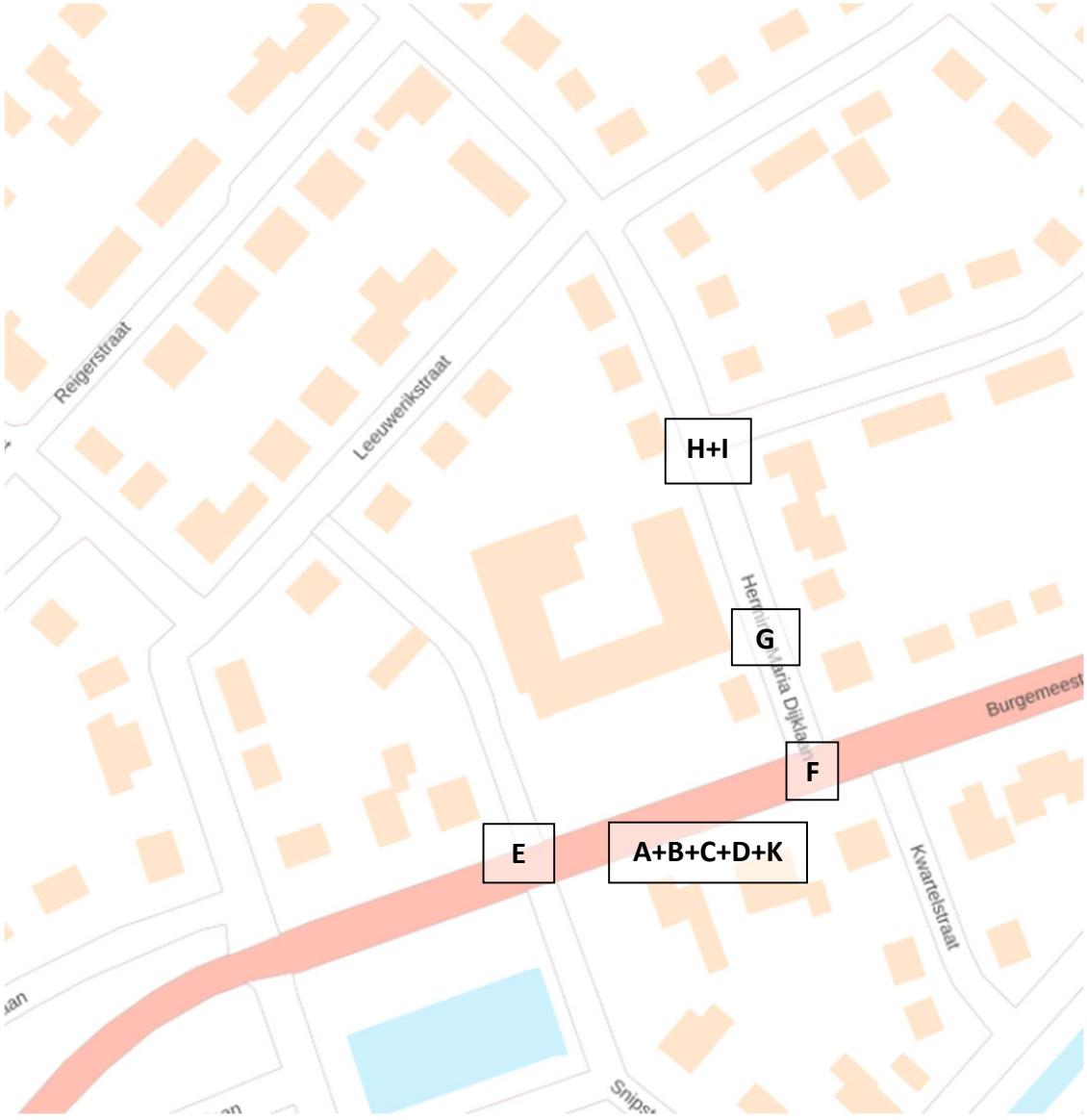
Niet alle knelpunten zijn van even groot belang. In onderstaand schema worden de knelpunten verdeeld in drie ongevalsrisico-klassen:

- Zeer hoog: situatie met een grote kans op ernstige ongevallen
- Redelijk: situatie met een kleine kans op ernstige ongevallen of
  situatie met een grote kans op relatief kleine ongevallen
- Laag: situatie met zeer geringe kans op ongevallen

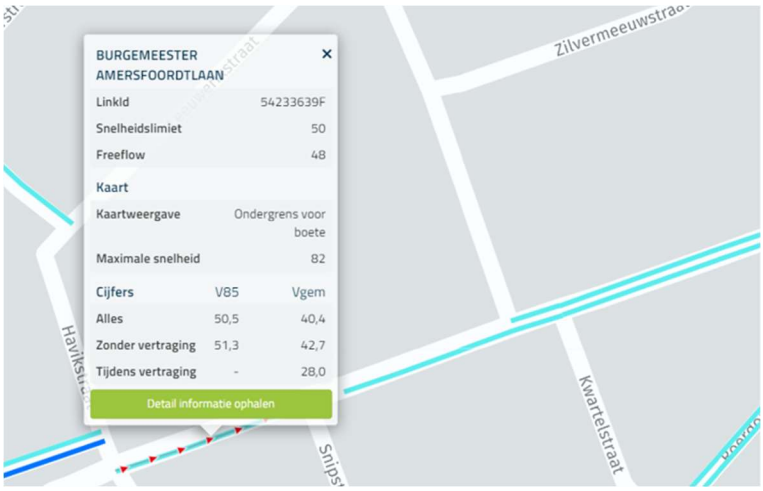
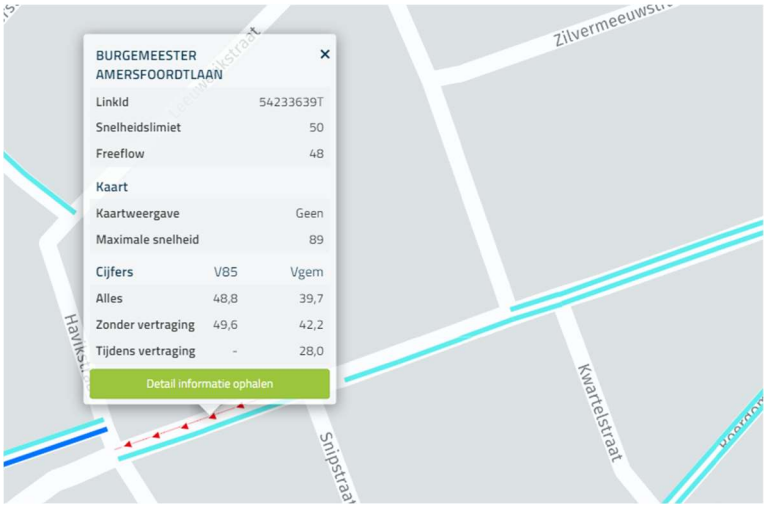
Ongevalsrisico	zeer hoog	1.1 + 1.2 + 1.3
	redelijk	1.3 + 1.4 + 1.6 + 1.8
	laag	1.7 + 1.8 + 1.10

De knelpunten met een zeer hoog of redelijk ongevalsrisico worden in ieder geval in deze studie verder uitgewerkt. Afhankelijk van het aantal ernstige knelpunten worden eventueel ook nog knelpunten met een laag ongevalsrisico uitgewerkt. De geselecteerde uit te werken knelpunten staan in de onderstaande tabel (soms gegroepeerd) en zijn weergegeven op de kaart.

Selectie uit te werken knelpunten	1.1 1.2 1.3 1.4 1.5 1.6 1.7 1.8 1.9 1.10 1.11	**A**. Snelheid Burgemeester Amersfoordtlaan (gevoel); **B.** Negeren van rood verkeerslicht Burm. Amersfoordtlaan door gemotoriseerd verkeer en fietsers; **C.** Ontbreken van een duidelijke schoolomgeving **D.** Halteren van gemotoriseerd verkeer op Burg. Amersfoordtlaan; **E.** Halteren/parkeren en keren op het voetpad langs de school; **F.** Onvoldoende zicht vanuit Hermina Maria Dijklaan; **G.** Negeren parkeerverbod H.M. Dijklaan; **H.** Chaotisch en onoverzichtelijk nabij kruising H.M. Dijklaan en Zilvermeeuwstraat; **I.** Halteren van (bak)fietsen**;** **J.** Parkeermogelijkheden **K**. Belemmeren zicht rolcontainer



Opstellen maatregelen

Knelpunt	**A. Burgemeester Amersfoordtlaan**		
Probleem	Hoge snelheid (V85* = 51,30 km/h en V85 = 49,6 km/h)		
Oorzaak	Gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid 50km/h aanliggen nabij een schoolomgeving is geen gewenste situatie.		
Foto(s)	 		
Oplossing	Snelheidsremmende maatregelen, zoals busvriendelijke drempels wel in combinatie met een duidelijk schoolomgeving, zie punt C. **Deze waarde V85 geeft aan welke snelheid door 85% van het verkeer niet wordt overschreden*		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**B. Voetgangersoversteek Burgemeester Amersfoordtlaan**		
Probleem	Negeren van rood verkeerslicht Burgemeester Amersfoordtlaan door gemotoriseerd verkeer en fietsers		
Oorzaak	Grotendeels gedrag ontbreken van zebra-markering		
Foto(s)			
Oplossing	Gedrag is in dit geval moeilijk af te dwingen. In combinatie met punt A en C eventueel zebra aanbrengen zodat de voorrangssituatie wordt verduidelijkt (afstemmen politie)		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**C. Burgemeester Amersfoordtlaan**		
Probleem	Herkenbaarheid schoolomgeving (een bord aanwezig)		
Oorzaak	Ontbreken van aanduidingen zowel markering als bebording/accentpalen		
Foto(s)			
Oplossing	Aanbrengen van SCHOOL-markering op het wegdek in combinatie met bijvoorbeeld: - Accentpalen (Julie-palen) - Verkeersborden met (advies)snelheid 30 km/h - Andere aanduidingen wat past binnen het beleid van de gemeente Haarlemmermeer In de straat Hermina Maria Dijklaan en Zilvermeeuwstraat mogelijk ook een aanduiding aanbrengen, maar dit is afhankelijk van het beleid van de gemeente Haarlemmermeer.		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**D. Burgemeester Amersfoordtlaan**		
Probleem	Halteren van gemotoriseerd verkeer op Burg. Amersfoordtlaan		
Oorzaak	Gedrag van bestuurder		
Foto(s)			
Oplossing	In combinatie met punt C een stopverbod instellen		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**E. Burgemeester Amersfoordtlaan voetgangersgebied**		
Probleem	Halteren/parkeren en keren van gemotoriseerd verkeer		
Oorzaak	Er zijn langs het voetpad twee parkeervakken gelegen en door het materiaal van het voetpad, gebakken klinkers, oogt dit als een rijweg. Tevens is dit een gedragsprobleem.		
Foto(s)			
Oplossing	Bestaande parkeervakken verwijderen, mogelijk vergroenen. Bord G7 vervangen door een algeheel verbodsbord inclusief onderbord ‘uitgezonderd bewoners’. Hierdoor blijft dit pad wel toegankelijk voor de aanliggende woningen. (Afstemmen politie)		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**F. Burgemeester Amersfoordtlaan – Hermina Maria Dijklaan**		
Probleem	Doorstroming van het verkeer vanaf Hermina Maria Dijklaan		
Oorzaak	Doorstroming is onvoldoende mede door het slechte zicht op de Burg. Amersfoordtlaan door de aanwezigheid van de bomen en door de doorgaande stroom verkeer op de Burg. Amersfoordtlaan.		
Foto(s)			
Oplossing	Geen directe oplossing mogelijk		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**G. Hermina Maria Dijklaan**		
Probleem	Negeren parkeerverbod		
Oorzaak	Verkeersbord E7 (parkeerverbod) is tegenstrijdig met de inrichting. Het trottoir is namelijk ingericht als parkeerstrook, type 2 wielen op de stoep principe.		
Foto(s)	 		
Oplossing	Duidelijk standpunt moet hier worden ingenomen, parkeren toelaten of een parkeerverbod handhaven. ⇨ Parkeren toelaten verkeersbesluit opheffen; ⇨ Parkeerverbod handhaven, parkeerstrook opheffen en handhaven. Bekijken of er mogelijkheden zijn voor het instellen van een schoolstraat*. Dit is mede afhankelijk van de verkeerscirculatie, omgeving, nood- en hulpdiensten, medewerking school, kinderdagverblijf etc. **Schoolstraat is het tijdelijk afsluiten (circa half uur) van een straat tijdens haal- en brengmomenten van de leerlingen.*		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**H. Kruising Hermina Maria Dijklaan - Zilvermeeuwstraat**		
Probleem	Chaotisch en onoverzichtelijk		
Oorzaak	Gedrag, zo dicht mogelijk bij de ingang van de school halteren/parkeren. Alle vervoerswijze komen hier samen in combinatie met het foutief parkeren/halteren van auto's.		
Foto(s)			
Oplossing	Stimuleren: - Leerlingen zoveel mogelijk op de fiets of te voet naar school; - Auto's verder halteren/parkeren, verder te voet naar school. Ingang vrijhouden van verkeer zodat leerlingen ruimte hebben om veilig het schoolplein kunnen bereiken. Een mogelijkheid hierin zou zijn ter hoogte van de ingang van de school een zebra aan te leggen. Deze is dan meer bedoelt als attentie van ouders. Er mag namelijk niet geparkeerd/gehalteerd worden op een zebra, ook niet 5m voor de zebra. Zebra wordt allen per uitzondering in een 30 km/h-zoen aangebracht, dit is dus mede afhankelijk van het beleid van de gemeente. Voor het foutief parkeren op de hoeken/bochten kunnen obstakels aangebracht worden, bochten worden hierdoor minder toegankelijk voor voetgangers. Afhankelijk van de keuze obstakels worden de beheerskosten hoger. Bekijken of er mogelijkheden zijn voor het instellen van een schoolstraat. Dit is mede afhankelijk van de verkeerscirculatie, omgeving, nood- en hulpdiensten, medewerking school, kinderdagverblijf etc.		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**I. Kruising Hermina Maria Dijklaan - Zilvermeeuwstraat**		
Probleem	Halteren/parkeren (bak)fietsen		
Oorzaak	Doorgang van het voetpad wordt belemmerd door stallen (bak)fietsen		
Foto(s)	 *Foto: google maps*		
Oplossing	Ouders mogelijkheid bieden om op het schoolplein hun (bak)fiets te stallen. Oprit naar school beter toegankelijk te maken. Dubbele looppoort openzetten.		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**J. Schoolomgeving**		
Probleem	Foutief parkeren/halteren		
Oorzaak	Onvoldoende vrije parkeermogelijkheden		
Foto(s)			
Oplossing	Geen extra parkeermogelijkheden en/of Kiss and Ride-strook, dit stimuleert dat ouders met de auto komen. Stimuleren: - Leerlingen zoveel mogelijk op de fiets of te voet naar school; - Auto's verder halteren/parkeren, verder te voet naar school.		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**K. Burgemeester Amersfoordtlaan**		
Probleem	Zicht onvoldoende ter hoogte van de voetgangersoversteek. Leerlingen worden niet opgemerkt door het door het overige verkeer		
Oorzaak	Aanbiedplaats rolcontainer en regelkast		
Foto(s)			
Oplossing	Aanbiedlocatie rolcontainer verplaatsen. Mogelijkheid nabij voetgangersgebied		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Prioritering maatregelen	effectiviteit maatr. → ↓ kosten maatregel	zeer effectief	effectief	weinig effectief
	laag (< €1000)			
	hoog (€1000 - €10.000)			
	zeer hoog (> €10.000)			

Conclusies en aanbevelingen

Conclusie/ aanbevelingen	De basisschool de Oranje Nassauschool (hoofdlocatie) is gelegen met de hoofdingang aan de Burgemeester Amersfoordtlaan in de gemeente Badhoevedorp. De Burg. Amersfoordtlaan is een gebiedsontsluitingsweg voorzien van fietsstroken. Langs de rijweg staan grote bomen dicht op de rijweg. De V85 ligt met 51.3 km/h boven de maximale snelheid van 50 km/h, dit is geen passende snelheid bij deze schoolomgeving. Belangrijk is dat de snelheid passend is bij de omgeving, maar ook dat de weggebruiker geattendeerd wordt op de aanwezigheid van de school, het gaat hier namelijk om een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Voor de hoofdingang van de school is een voetgangersoversteek op een plateau in voorzien van een verkeersregelinstallatie (VRI) zonder zebra-markering. Het orde licht wordt met grote regelmaat genegeerd door het doorgaande verkeer, zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers. Daarbij komt het voor dat ouders halteren voor het verkeerslicht om hun kinderen uit de auto te laten stappen, openslaande deuren zijn een risico voor de fietser. Om een goede, duidelijke schoolomgeving te creëren zijn er diverse maatregelen benodigd die elkaar versterken. De maatregelen bestaan uit: - Herkenbare schoolomgeving door middel van markering en bebording *Bijvoorbeeld adviessnelheid 30 km/h* - Verkeersremmende maatregelen in de vorm van busvriendelijke drempels. In combinatie met bovenstaande maatregel zou je een 30 km/h drempel kunnen toepassen *Let op: geen mogelijkheid bieden voor autoverkeer om de drempels te ontwijken via de fietsstrook.* - Stopverbod instellen ter hoogte van de schoolomgeving *Regelmatige handhaving is dan wel benodigd* - De voetgangersoversteek voorzien van een zebra, hierdoor wordt de voorrangssituatie extra benadrukt. Ter hoogte van de VRI is een uitrenhek aanwezig die als doel heeft: - Kinderen begeleiden naar de VRI; - Uitstappen van leerlingen te bemoeilijken. Links van de school ligt een ‘voetgangersgebied’ (RVV-bord G7) die voorzien is van een tweetal parkeerplaatsen. Hier wordt door ouders veelvuldig geparkeerd/gehalteerd. Omdat het hier een voetgangerszone betreft kunnen de bestaande parkeervakken verwijderd worden, toevoegen aan de groenzone. Het pad doet dienst als toegangsweg voor bewoners voor de aanliggende woningen waardoor het verkeersbord G7 hier niet op zijn plaats is. Het verkeersbord G7 vervangen door een algeheel verbodsbord inclusief onderbord ‘uitgezonderd bewoners’. Hierdoor blijft dit pad wel toegankelijk voor de aanliggende woningen maar niet voor het overige verkeer. Er wordt gebruik gemaakt van de zij-ingang van de school deze is gelegen aan de Hermina Maria Dijklaan. De H.M. Dijklaan is een erftoegangsweg (snelheid 30 km/h).

	Voor deze eenrichtingsstraat (uitgezonderd (brom)fietsers) geldt een parkeerverbod. Bij deze ingang is het chaotisch en onoverzichtelijk waardoor de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Grotendeels komt dit doordat alle vervoerswijze bij elkaar komen en door het gedrag van het gemotoriseerde verkeer. Er wordt lukraak gehalteerd en geparkeerd, ter hoogte van bochten, ingang van de school en op de rijweg. Openslaande deuren zijn hierbij een gevaar voor de fietser. Belangrijk is dat het brengen met de auto teruggedrongen wordt of dat ouders een auto verder in de wijk parkeren, dit is een moeilijke opgave. Tevens zijn er mogelijkheden die verder onderzocht moeten worden zoals: - Het instellen van een schoolstraat, het tijdelijk afsluiten van de straat tijdens de haal- en brengmomenten *Belangrijke factoren die nader onderzocht kunnen worden: -* *Verkeerscirculatie* *Bereikbaarheid kinderdagverblijf* *Bereidheid van school* *Ontstaan van een waterbedeffect* *Omgeving* *Nood- en hulpdiensten* - Het aanbrengen van zebra voor de ingang van de school, die ten doel heeft dat er niet geparkeerd wordt voor de directe schoolingang. Ouders parkeren en halteren hun (bak)fiets voor de ingang van het hek en aan de overzijde van de ingang, hierdoor belemmeren ze de rijweg en het voetpad. School heeft aangeven dat ouders op het schoolplein mogen parkeren. Belangrijk hierbij is wel dat de toegang tot het schoolplein beter bereikbaar is, een verlaagde band aanbrengen en de grote looppoort gebruiken kan de toegankelijkheid vergroten. Belangrijk hierbij blijft dat de rijweg vrijgehouden wordt van halterende auto's. In de huidige situatie is het trottoir ingericht als parkeerstrook, type 2 wielen op de stoep principe wat verder ook in de wijk voorkomt. Maar is er ook een parkeerverbod van kracht. Duidelijkheid is hier gewenst. Bij het oprijden van de Burg. Amersfoordtlaan vanuit H.M. Dijklaan is het slecht zicht door de bomen. En door het vele verkeer met hoge snelheid is het oprijden van de Burg. Amersfoordtlaan geen vlotte afwikkeling waardoor het in de H.M. Dijklaan 'file' rijden is en er regelmatige opstoppingen ontstaan. Zoals eerder genoemd is het belangrijk dat het brengen met de auto teruggedrongen wordt of dat ouders een auto verder in de wijk parkeren.

Studie verkeersveiligheid schoolomgeving

Basisschool de LinQ CONCEPT

Adres	Kalslagerring 7 te Nieuw-Vennep
Status en datum	concept 18-03-2024
Opsteller	Maud Bouwens
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmermeer

Algemene informatie	Type	: basisonderwijs
	Aantal leerlingen	: circa 200 leerlingen
	Lestijden	: ma t/m vr 8:30-14:00
	Herkomst leerlingen	: buurt
	Inschatting vervoerswijze	: diverse (auto, per fiets, te voet)

	Contactpersoon	Contactgegevens
School	Maaike Honders	Directie.linq@jl.nu
Gebiedsmanager	Vincent Verheij	Vincent.verheij@haarlemmermeer.nl
Gebiedsadviseur	John Visbeen	John.visbeen@haarlemmermeer.nl
Gebiedsbeheerder	Marcel Leek	Marcel.leek@haarlemmermeer.nl
Wijkagent	Ton Wijsman Herman Dommerholt	Ton.wijsman@politie.nl Herman.dommerholt@politie.nl

Doel studie	Deze studie heeft tot doel het opstellen van infrastructurele maatregelen voor de belangrijkste knelpunten in de omgeving van de school. Per knelpunt wordt een budgetraming opgesteld, waarin wordt weergeven wat de financiële consequenties zouden zijn voor het oplossen van dit knelpunt.
Toelichting werkwijze	De directe schoolomgeving wordt geschouwd op een normale schooldag bij het openen of sluiten van de school. Tijdens deze schouw wordt gekeken of de basiskenmerken van een veilige schoolomgeving aanwezig zijn en wordt het gedrag van de mensen bekeken. Uit knelpunten die volgen uit de schouw worden de belangrijkste geselecteerd. Voor deze knelpunten worden vervolgens mogelijke maatregelen uitgewerkt en van elk van deze maatregelen wordt een budgetraming opgesteld en wordt de verwachte effectiviteit van de oplossing geanalyseerd.

Inventarisatie knelpunten

Basiskenmerken	Aangepaste snelheid	Ter hoogte van SCHOOLZONE-markering inclusief RVV-bord A0130-zone aanwezig.
	Aanduiding school	SCHOOLZONE-markering en bebording aanwezig
	Veilige oversteken	Voetgangersoversteken met zebra (2x) aanwezig op plateau en versmalling
	Hek tpv uitgang school	Uitrenhek aanwezig
	K&R-strook	RVV-bord E08 inclusief onderbord ‘max. 10 min.’
	Snelheidsdisplay	Display bij 30 km/h ‘dank u’
	Parkeerverbod	Gele ononderbroken markering aanwezig, overzijde van de school en Oetewaal

Geconstateerde knelpunten schouw	1.1	Snelheid Kalslagerring
	1.2	Parkeren op K&R-strook
	1.3	Foutief parkeren Oetewaal en mindervalideparkeerplaats
	1.4	Tegen de richting in fietsen op het fietspad
	1.5	Geen gebruik maken van de zebra
	1.6	Fietsoversteken onduidelijk
	1.7	Ouders halteren en wachten op he trottoir

Datum en tijdstip schouw	Woensdag 28 februari 2024 Tijdstip 8:00 – 8:45 uur
Weer- en lichtcondities	Droog Temperatuur circa 6 graden
Algemene opmerkingen nav schouw	Naast de basischool de LinQ is de Daltonschool het Palet gelegen. Deze is in de schouw verder niet meegenomen. Leerlingen van deze school komen voornamelijk via het parkeerplaats Kalslagerring. Aanwezigheid van de politie (in uniform) kan deze schouw wat vertekend hebben. De basisschool de LinQ is gelegen aan de Kalslagerring een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden, en aan een zijde een langsparkeerstrook. De toegestane snelheid is 50 km/h. Schoolomgeving is aangegeven met een SCHOOLZONE-markering aanwezig inclusief bebording. Verder kenmerkt de schoolomgeving met:

	- Toegestane snelheid 30 km/h; - Gele ononderbroken markering aan overzijde van de school; - Parkeerstrook is voorzien met een onderbord ‘max. 10 min’ - Snelheidisplay aanwezig (permanent) Er zijn twee voetgangersoversteken met zebra’s aanwezig ter hoogte van de versmallingen die beide aansluiten om het voetpad langs de school. Zebra’s zijn gedeeltelijk doorgetrokken over de fietspaden. Ter hoogte van Oetewaal ligt een fietsoversteek vanaf de inritconstructie en voorzien van het RVV-bord G11. De oversteek is voorzien van kanalisatiestrepen op de rijweg en komt uit op een ‘voetpad’. Ter hoogte van de Oetewaal zijn een aantal haaksparkeervakken voorzien waar tegenover een gele ononderbroken markering is aangebracht. De Oetewaal is veder doodlopend. Voetpad aan de schoolzijde is a niveau aangebracht met het fietspad, alleen geeft het minimale kleurverschil het onderscheid aan.



Selectie knelpunten

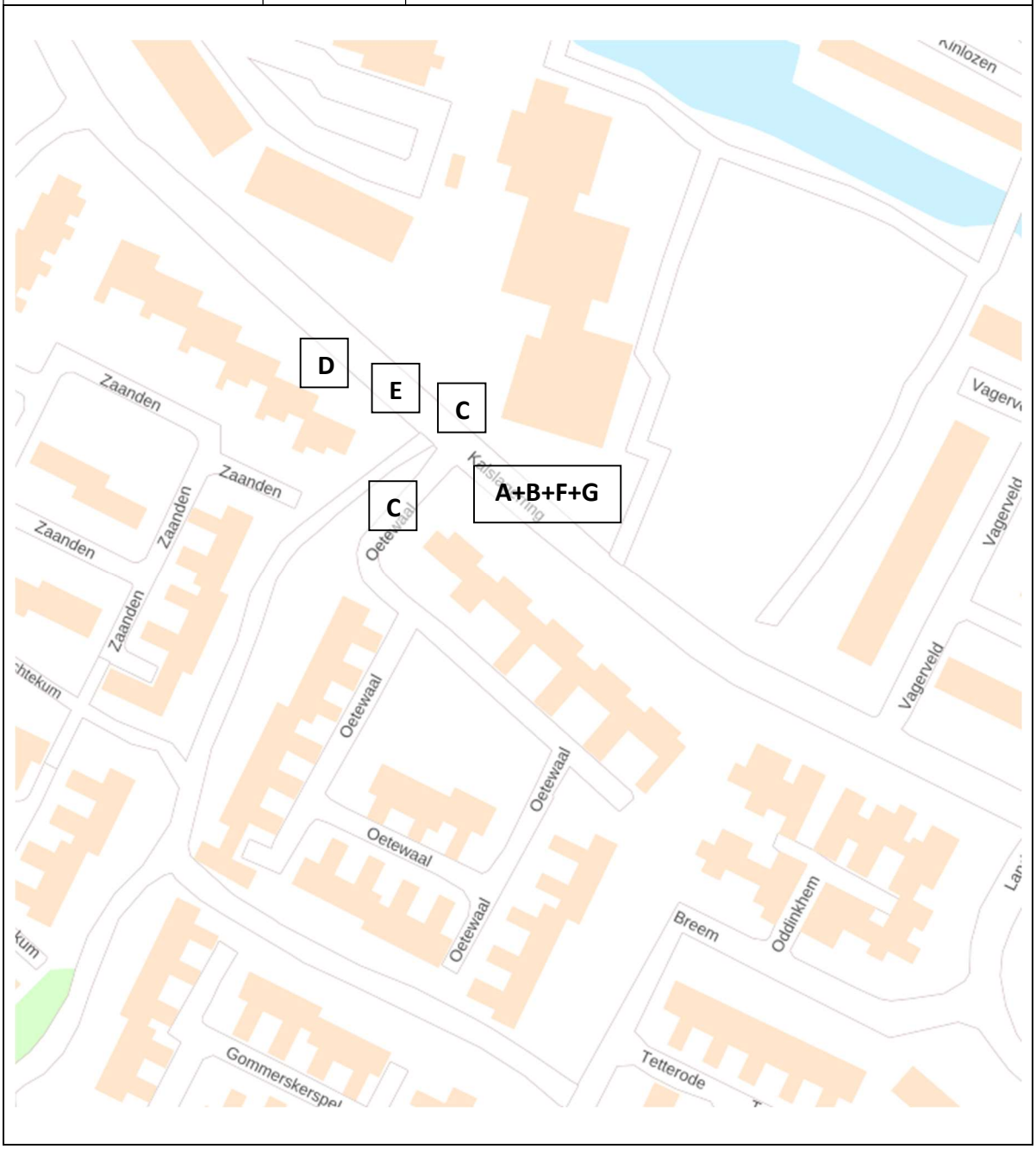
Niet alle knelpunten zijn van even groot belang. In onderstaand schema worden de knelpunten verdeeld in drie ongevalsrisico-klassen:

- Zeer hoog: situatie met een grote kans op ernstige ongevallen
- Redelijk: situatie met een kleine kans op ernstige ongevallen of
  situatie met een grote kans op relatief kleine ongevallen
- Laag: situatie met zeer geringe kans op ongevallen

Ongevalsrisico	zeer hoog	1.1
	redelijk	1.3+1.5+1.6
	laag	1.2+1.4+1.6

De knelpunten met een zeer hoog of redelijk ongevalsrisico worden in ieder geval in deze studie verder uitgewerkt. Afhankelijk van het aantal ernstige knelpunten worden eventueel ook nog knelpunten met een laag ongevalsrisico uitgewerkt. De geselecteerde uit te werken knelpunten staan in de onderstaande tabel (soms gegroepeerd) en zijn weergegeven op de kaart.

Selectie uit te werken knelpunten	1.1	**A**. Snelheid Kalslaggerring
	1.2	**B.** Parkeren op K&R-strook
	1.3	**C**. Foutief parkeren Oetewaal en mindervalideparkeerplaats
	1.4	**D**. Tegen de richting in fietsen op het fietspad
	1.5	**E**. Geen gebruik maken van de zebra
	1.6	**F**. Fietsoversteken onduidelijk
	1.7	**G**. Ouders halteren en wachten op het trottoir



Opstellen maatregelen

Knelpunt	**A. Kalslagerring**		
Probleem	Hoge snelheid (in het algemeen)		
Oorzaak	Brede rijweg en versmallingen mogelijk snelheidsverhoging tot naderen tegenligger		
Foto(s)			
Oplossing	Effectiever maatregelen snelheidsremmende maatregelen. Snelheidsdisplay werken onvoldoende en werken maar een korte periode.		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**B. Kalslagerring (K&R strook)**		
Probleem	Parkeren op de K&R-strook		
Oorzaak	Gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Handhaving zou een mogelijkheid zijn, maar is een korte termijn maatregel		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**C. Oetewaal en Kalslagerring (mindervalideparkeerplaats)**		
Probleem	Negeren van de gele onderbroken markering en de mindervalideplaats		
Oorzaak	Gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Handhaving zou een mogelijkheid zijn, maar is een korte termijn maatregel		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**D. Kalslagerring (fietspad)**		
Probleem	Tegen de richting in fietsen op het fietspad		
Oorzaak	Gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Fietsoversteken (knelpunt F) benadrukken		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**E. Kalslagerring (zebra)**		
Probleem	Zebra wordt sporadisch gebruikt		
Oorzaak	Ligt niet in een looproute en gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Mogelijk verplaatsen		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**F. Kalslagerring (fietspad)**		
Probleem	Fietsoversteken onduidelijk		
Oorzaak	Uitstraling van een voetpad en gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Fietsoversteken benadrukken doormiddel van materiaalwijziging. Grijze betontegels aanpassen in rode		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**G. Kalslagerring (voetpad)**		
Probleem	Voetgangers lopen over het voetpad, belemmering fietspad		
Oorzaak	Ouders halteren met fiets en wachten op het voetpad.		
Foto(s)			
Oplossing	Ouders halteren en wachten op het schoolplein		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Prioritering maatregelen	effectiviteit maatr. → ↓ kosten maatregel	zeer effectief	effectief	weinig effectief
	laag (< €1000)	G		**B+C**
	hoog (€1000 - €10.000)		**D**	
	zeer hoog (> €10.000)	**A+E**	**F**	

Conclusies en aanbevelingen

Conclusie/ aanbevelingen	De basisschool de LinQ is gelegen aan de gebiedsontsluitingsweg Kalslagerring waar de toegestane snelheid 50 km/h is. Ter hoogte van de schoolomgeving gemarkeerd door SCHOOLZONE en daarbij is een snelheid van 30 km/h ingesteld. De rijweg bestaat uit een asfaltverharding met aan een zijde een langsparkeerstrook. Wanneer de parkeerstrook niet volzet is oogt de rijbaan breed en zal de snelheid zeker hoger zijn. De gereden snelheid wanneer de K&R-strook volledig bezet is zal lager ligger maar wordt nog zeker hoog ervaren. Door de twee versmallingen die zijn aangebracht bij de zebra's wordt regelmatig een snelheidsverhoging gezien bij een naderende tegenligger. Zebra bij de Oetewaal ligt niet in de looproute van de leerlingen. Ter hoogte van de zebra is ook een versmalling aangebracht dit kan tot snelheidsverhoging van het naderende voertuigen betekenen, plateau remt in deze onvoldoende af. Zebra sluit niet aan op de looproute vanaf het wandelpad Oetewaal richting de ingang van de school. Door de aanwezigheid van de politie gebruikten meer ouders de zebraoversteek. Daarbij wordt de zebra niet op alle fietspaden doorgetrokken, geeft dus geen uniform beeld. Het foutief parkeren langs de gele onderbroken markering werd tijdens de schouw niet waargenomen, dit mede door de aanwezigheid van de politie. Daarbij werd er wel langer als de aangegeven 10 minuten geparkeerd op de langsparkeerstrook al geeft het parkeren hier weinig problemen. Wel is het belangrijk dat ouders niet in dit gedeelte keren, dit gaat ten koste van de doorstroming. Algemene mindervalideparkeerplaats kan mogelijk opgeheven worden hier wordt geen gebruik van gemaakt, deze kan toegevoegd worden aan de parkeerstrook. Fietsoverstekk ter hoogte van de Oetewaal zou herkenbaarder kunnen worden uitgevoerd. De grijze betontegels wordt geassocieerd met voetpad, wanneer hier rode betontegels worden toegepast geeft dit al een duidelijker beeld. Verder zouden de verkeersborden J24 bij de oversteek geplaatst kunnen worden, dit als vervanging J24 met onderbord '3x' verderop in het wegvak. Belangrijk is dat er kritisch wordt gekeken naar een andere 'vormgeving' van een schoolomgeving waarbij het belangrijk is dat de snelheid in dit wegvak omlaag gaat en waarbij de voetgangers- en fietsoversteken beter en veiliger worden aangebracht. Het belemmeren van het voetpad is onnodig volgens de school. Zij gaven aan dat de ouders kunnen halteren en wachten op het schoolplein zodat het voetpad en het aanliggend fietspad vrijblijven. Verder denkt de school ook na over het gebruik van een ander ingang van de school, mogelijk een zij-ingang.

Studie verkeersveiligheid schoolomgeving

RKBS Klimop CONCEPT

Adres	van den Berghlaan 72 te Hoofddorp Burgemeester Pabstlaan 5 te Hoofddorp
Status en datum	Concept 22-03-2024
Opsteller	Maud Bouwens
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmermeer

Algemene informatie	Type	: basisonderwijs
	Aantal leerlingen	: ca. 400 leerlingen
	Lestijden	: ma t/m vr 8:30 – 14:00
	Herkomst leerlingen	: buurt
	Inschatting vervoerswijze	: divers (auto, fiets en te voet)

	Contactpersoon	Contactgegevens
School RKBS Klimop	Leontine Helleman	info@bs-klimop.nl
Gebiedsmanager	David Michel	David.michel@haarlemmermeer.nl
Gebiedsadviseur	Peter de Waard	p.de.waard@haarlemmermeer.nl
Gebiedsbeheerder	Michael Ardewijn	j.ardewijn@haarlemmermeer.nl
Wijkagent	Gaike Hoogenboom	

Doel studie	Deze studie heeft tot doel het opstellen van infrastructurele maatregelen voor de belangrijkste knelpunten in de omgeving van de school. Per knelpunt wordt een budgetraming opgesteld, waarin wordt weergeven wat de financiële consequenties zouden zijn voor het oplossen van dit knelpunt.
Toelichting werkwijze	De directe schoolomgeving wordt geschouwd op een normale schooldag bij het openen of sluiten van de school. Tijdens deze schouw wordt gekeken of de basiskenmerken van een veilige schoolomgeving aanwezig zijn en wordt het gedrag van de mensen bekeken. Uit knelpunten die volgen uit de schouw worden de belangrijkste geselecteerd. Voor deze knelpunten worden vervolgens mogelijke maatregelen uitgewerkt en van elk van deze maatregelen wordt een budgetraming opgesteld en wordt de verwachte effectiviteit van de oplossing geanalyseerd.

Inventarisatie knelpunten

Basiskenmerken	Aangepaste snelheid	Schoolomgeving Burg. Pabstlaan is 30 km/h
	Aanduiding school	Aanwezig
	Veilige oversteken	Zebra is aanwezig met knipperende verlichte bord
	Hek tpv uitgang school	Afscheidingshek aanwezig tussen rijweg en fietspad

Geconstateerde knelpunten schouw	1.1	Fietspad kruist looproute
	1.2	Parkeermanoeuvres
	1.3	Hoge snelheid
	1.4	Foutief parkeren
	1.5	Voorrangssituatie voetgangers
	1.6	Stallen van fietsen

Datum en tijdstip schouw	Donderdag 29 februari 2024 Tijdstip 8:00 – 8:45 uur
Weer- en lichtcondities	Droog, circa 2 graden
Algemene opmerkingen nav schouw	*Fietspad aan de Burg. van Pabstlaan was afgesloten tijdens de schouw in verband met werkzaamheden, hierdoor kan de schouw een niet reëel beeld geven.* De basisschool RKBS de Klimop ligt aan de gebiedsontsluitingsweg Burgemeester Pabstlaan waar vrijliggende fietspaden zijn voorzien. De schoolomgeving wordt in aangegeven met RVV-borden J21 met onderbord ‘school’ en fluorescerende achtergrond. Daarbij is op de Burg. Pabstlaan een snelheidslimiet aangegeven van 30 km/h. Ter hoogte van de ingang aan de voorzijde van school ligt een voetgangersoversteek met zebra me een smalle middengeleider op een plateau. De oversteek is voor zien van RBB-bord L01 met knipperende lichten en fluorerende achtergrond. Er is tevens een voetgangershek aangebracht zodat leerlingen vaart minderen wanneer zij het fietspad willen oversteken. S Veel ouders parkeren aan de overzijde van de rijweg aan de haaksparkeervakken aan de parallelweg en lopen met hun kinderen via de voetgangersoversteekplaats mee met hun kinderen.

	Verder zijn er ook ouders die halteren bij de zij-ingang aan de Dokter Bolkensteinstraat. Deze straat is doodlopend en ontsluit ook veel woningen. Het gedeelte van de Dokter Bolkensteinstraat tot aan de parkeervoorziening van de school is de berm en voetpad afgezet met afzetpalen. Toch worden veel leerlingen hier afgezet. Ouders keren dan verder bij de ingang waar leerlingen met de fiets aankomen. Ter hoogte van een doorsteek van het hek is een versmalling aangebracht waar een voetgangersoversteek is aangegeven met kanalisatiestrepen.

Selectie knelpunten

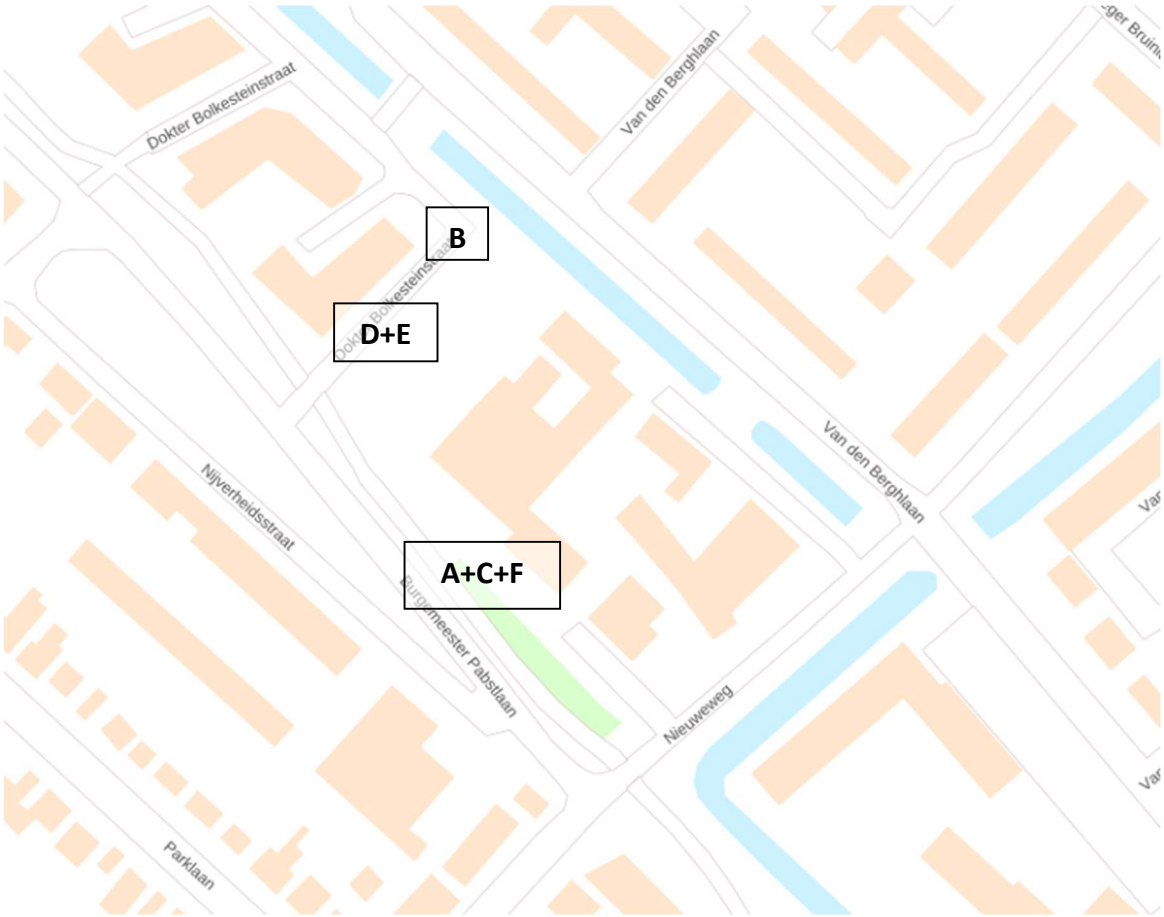
Niet alle knelpunten zijn van even groot belang. In onderstaand schema worden de knelpunten verdeeld in drie ongevalsrisico-klassen:

- Zeer hoog: situatie met een grote kans op ernstige ongevallen
- Redelijk: situatie met een kleine kans op ernstige ongevallen of
  situatie met een grote kans op relatief kleine ongevallen
- Laag: situatie met zeer geringe kans op ongevallen

Ongevalsrisico	zeer hoog	1.2+1.3
	redelijk	1.1+1.4+1.5
	laag	

De knelpunten met een zeer hoog of redelijk ongevalsrisico worden in ieder geval in deze studie verder uitgewerkt. Afhankelijk van het aantal ernstige knelpunten worden eventueel ook nog knelpunten met een laag ongevalsrisico uitgewerkt. De geselecteerde uit te werken knelpunten staan in de onderstaande tabel (soms gegroepeerd) en zijn weergegeven op de kaart.

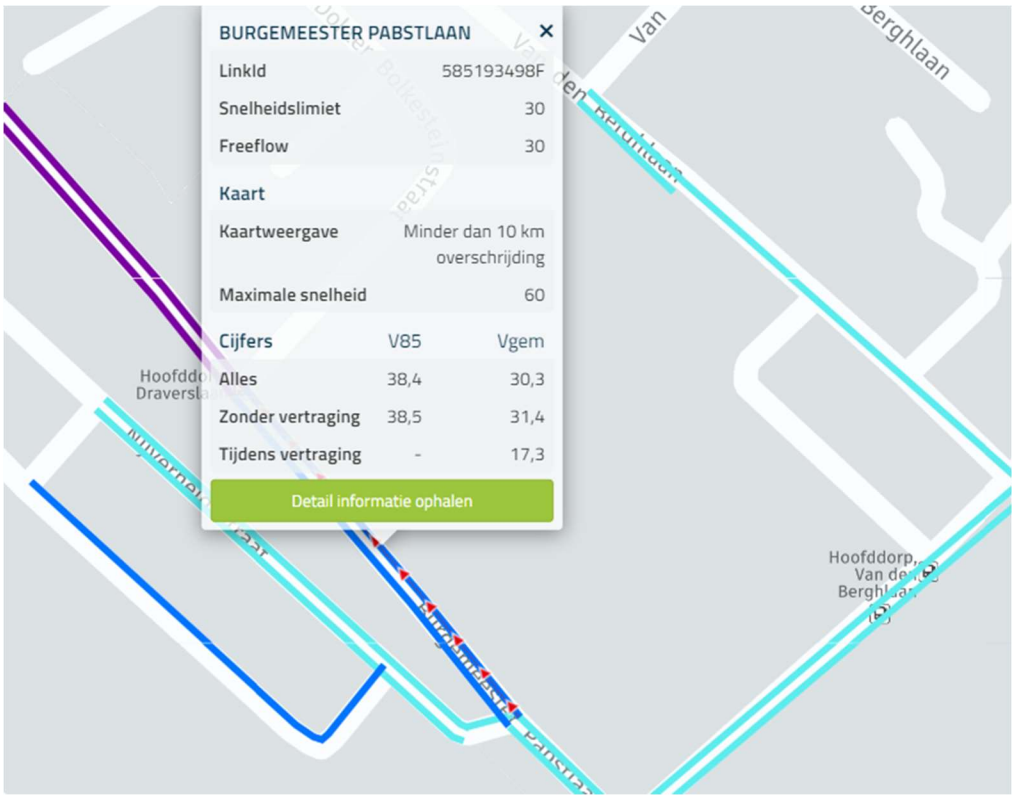
Selectie uit te werken knelpunten	1.1 1.2 1.3 1.4 1.5 1.6	**A**. Fietspad kruist looproute **B.** Parkeermanoeuvre **C.** Hoge snelheid **D**. Foutief parkeren **E**. Voorrangssituatie voetgangers **F.** Stallen van fietsen



Opstellen maatregelen

Knelpunt	**A. BURGEMEESTER PABSTLAAN (fietspad)**		
Probleem	Voetgangers kruisen het fietspad		
Oorzaak	Herkenbaarheid en voorrangssituatie voetgangersoversteek		
Foto(s)			
Oplossing	Schoolomgeving aangeven. De oversteek voorzien van kanalisatiestrepen of zebra. (afhankelijk beleid gemeente)		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**B. DOKTER BOLKENSTEINSTRAAT**		
Probleem	Onoverzichtelijke verkeerssituatie		
Oorzaak	Voertuigen keren na het afzetten van hun kinderen en parkeren in (achteruit) ter hoogte van de ingang voor de fietsende leerling		
Foto(s)			
Oplossing	Oplossing niet voorhanden, gedeeltelijk gedrag. Ouders kunnen verzocht worden om verderop te keren		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**C. BURGMEESTER PABSTLAAN**		
Probleem	Hoge snelheid (V85 = 38 km/h)		
Oorzaak	Gedrag en snelheidsremmende maatregelen (plateau ter hoogte van de zebra) werkt onvoldoende		
Foto(s)		
Oplossing	Busvriendelijke drempels aanleggen, bij voorkeur Leicon. Afstemmen met busmaatschappij		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**D. DOKTER BOLKENSTEINSTRAAT**		
Probleem	Doorstroming		
Oorzaak	Parkeren en halteren		
Foto(s)			
Oplossing	Instellen stopverbod		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**E. DOKTER BOLKENSTEINSTRAAT (voetgangersoversteek)**		
Probleem	Onduidelijke voorrangsituatie voetgangersoversteek voorzien van kanalisatiestrepen nabij versmalling Snelheidsverhoging naderende tegenliggers		
Oorzaak	Voertuigen remmen af voor de versmalling, hierdoor steken leerlingen over.		
Foto(s)			
Oplossing	Voorrangssituatie verduidelijken, zebra aanbrengen op plateau Versmalling verwijderen.		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**F. BURGEMEESTER PABSTLAAN (stallen fietsen)**		
Probleem	Belemmering voetpad		
Oorzaak	Onvoldoende stallingsmogelijkheden voor ouders		
Foto(s)			
Oplossing	Toegangspad verbreden, ruimte creeren voor stallingsmogelijkeden		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Prioritering maatregelen	effectiviteit maatr. → ↓ kosten maatregel	zeer effectief	effectief	weinig effectief
	laag (< €1000)	D		B
	hoog (€1000 - €10.000)	E+F	A	
	zeer hoog (> €10.000)	C		

Conclusies en aanbevelingen

Conclusie/ aanbevelingen	De basisschool RKBS de Klimop ligt aan de gebiedsontsluitingsweg Burgemeester Pabstlaan waar binnen de aangegeven schoolomgeving door middel van borden een snelheidsregime is aangegeven van 30 km/h. De V85 van 38 km/h is echter hoger dan de toegestane snelheid, plateau ter hoogte van de voetgangersoversteek remt onvoldoende. Busvriendelijke drempels (Leicon) zouden mogelijk kunnen zijn, waarbij er wel rekening gehouden moet worden dat er een middengeleider aangebracht dient te worden. Om het omzeilen van de drempel tegen te gaan. De voetgangersoversteek worden door veel ouders en leerlingen gebruikt die hun voertuig parkeren aan de overzijde van de Burgemeester Pabstlaan aan de parallelweg. De voetgangersoversteek voorzien van een zebra heeft een smalle middengeleider (circa 1,00m). Het in twee fases oversteken is een mogelijkheid alleen sta je onvoldoende veilig opgesteld. Verbreden zou een mogelijkheid kunnen zijn, maar omdat de oversteek voorzien is van een zebra is dit niet per se noodzakelijk. Wel is het belangrijk dat fietsers geattendeerd worden op de oversteek. Dit kan op twee manieren: - SCHOOL-markering aanbrengen op het fietspad - Zebra doorzetten over het fietspad Beleid van de gemeente biedt de mogelijkheid om de zebra door te zetten waardoor de voorrangssituatie voor iedereen duidelijk wordt. AL blijft opletten voor de voetganger nog steeds belangrijk. Veel ouders die hun kind met de fiets brengen stallen hun fiets op het voetpad voor de ingang, hierdoor wordt onoverzichtelijk ook voor fietsers op het fietspad. Het ontbreekt aan stallingsplaatsen tijdens het haal- en brengmoment. Het verbreden van het toegangspad zou een logische keuze zijn al gaat dit ten koste van groen. Verder zijn er ook ouders die halteren bij de zij-ingang aan de Dokter Bolkensteinstraat. Deze straat is doodlopend en is belangrijk voor de achterliggende bebouwing. Halteren is hier dan ook niet wenselijk. Trottoir en berm is reeds afgezet met afzetpalen om dit te hinderen. Ouders halteren nu op de rijweg om hun kinderen uit te laten stappen, kinderen lopen dan over de rijweg naar de ingang. Geen wenselijke situatie. Het instellen van een stopverbod behoort tot de mogelijkheden en in combinatie met handhaving zou dit een oplossing kunnen zijn. Verder is er halverwege het wegvak van de Dokter Bolkesteinstraat een versmalling aangebracht waarbij een voetgangersoversteek is aangebracht met behulp van kanalisatiestrepen. Dee combinatie is wat onduidelijk. Er zijn voertuigen die afremmen voor de versmalling waardoor leerlingen dan ze kunnen oversteken en er zijn voertuig die juist hun snelheid verhogen voor naderde tegenliggers. Belangrijk hier is de voorrangssituatie te verduidelijken,

	dit kan middels het aanbrengen van een zebra op een plateau. De versmalling kan dan verwijderd worden. Verder is het keren en inparkeren ter hoogte van zij-ingang (personeelsparkeerplaast) van de school onoverzichtelijk zeker in combinatie met leerlingen die met de fiets komen en hun fiets aan deze kant stallen. Hier is geen directe oplossing voor maar dit kan onder de aandacht gebracht worden door de school middels een nieuwsbrief.

Studie verkeersveiligheid schoolomgeving

IKC Wereldwijs CONCEPT

Adres	Graan voor Visch 14402 te Hoofddorp
Status en datum	concept 19-03-2024
Opsteller	Maud Bouwens
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmermeer

Algemene informatie	Type	: basisonderwijs
	Aantal leerlingen	: wisselend aantal leerlingen (taalklassen)
	Lestijden	: ma t/m vr 8:30-14:30
	Herkomst leerlingen	: regio en buurt
	Inschatting vervoerswijze	: veelal auto en bus

	Contactpersoon	Contactgegevens
School	Toyah Vogels	t.vogels@ikcwereldwijs.nl
Gebiedsmanager	David Michel	David.michel@haarlemmermeer.nl
Gebiedsadviseur	Peter de Waard	p.de.waard@haarlemmermeer.nl
Gebiedsbeheerder	Michel Arderwijn	j.ardewijn@haarlemmermeer.nl
Wijkagent	Andy Knaap Arjen Schut Reza Karimi Birgani	

Doel studie	Deze studie heeft tot doel het opstellen van infrastructurele maatregelen voor de belangrijkste knelpunten in de omgeving van de school. Per knelpunt wordt een budgetraming opgesteld, waarin wordt weergeven wat de financiële consequenties zouden zijn voor het oplossen van dit knelpunt.
Toelichting werkwijze	De directe schoolomgeving wordt geschouwd op een normale schooldag bij het openen of sluiten van de school. Tijdens deze schouw wordt gekeken of de basiskenmerken van een veilige schoolomgeving aanwezig zijn en wordt het gedrag van de mensen bekeken. Uit knelpunten die volgen uit de schouw worden de belangrijkste geselecteerd. Voor deze knelpunten worden vervolgens mogelijke maatregelen uitgewerkt en van elk van deze maatregelen wordt een budgetraming opgesteld en wordt de verwachte effectiviteit van de oplossing geanalyseerd.

Inventarisatie knelpunten

Basiskenmerken	Aangepaste snelheid	Drempel aanwezig
	Aanduiding school	Aanwezig
	Veilige oversteken	Geen voetgangersoversteek aanwezig, wel ter hoogte van de brug
	Hek tpv uitgang school	Niet aanwezig
	Blaauwe zone	Aanwezig

Geconstateerde knelpunten schouw	1.1	Geen goede voetgangersoversteek

Datum en tijdstip schouw	Donderdag 14 maart 2024 Tijdstip 8:00-8:45 uur
Weer- en lichtcondities	Droog, zonnig en circa 9 graden
Algemene opmerkingen nav schouw	De IKC Wereldwijs is gelegen aan Graan voor Visch in Hoofddorp. De Graan voor Visch is een gebiedsontsluitingsweg met aan beide zijde een langsparkeerstrook in asfaltverharding. Dit wegvak ligt binnen de blauwe zone in verband met de het station. Parkeerstroken zijn daardoor ook nagenoeg leeg voor aanvang van de school. Veel leerlingen van deze school komen met de bus en de auto voor de taallessen en leerlingen voor he reguliere onderwijs komen te voet. Voetgangersoversteken zijn aangegeven met kanalisatiesstrepen op het plateau. SCHOOLZONE-markering is aangebracht op de rijweg met flankerende bebording RVV J21 met onderbord ‘school’ op een gele achtergrond. 



Selectie knelpunten

Niet alle knelpunten zijn van even groot belang. In onderstaand schema worden de knelpunten verdeeld in drie ongevalsrisico-klassen:

- Zeer hoog: situatie met een grote kans op ernstige ongevallen
- Redelijk: situatie met een kleine kans op ernstige ongevallen of
  situatie met een grote kans op relatief kleine ongevallen
- Laag: situatie met zeer geringe kans op ongevallen

Ongevalsrisico	zeer hoog	
	redelijk	A
	laag	

De knelpunten met een zeer hoog of redelijk ongevalsrisico worden in ieder geval in deze studie verder uitgewerkt. Afhankelijk van het aantal ernstige knelpunten worden eventueel ook nog knelpunten met een laag ongevalsrisico uitgewerkt. De geselecteerde uit te werken knelpunten staan in de onderstaande tabel (soms gegroepeerd) en zijn weergegeven op de kaart.

Selectie uit te werken knelpunten	1.1	**A**. Geen goede voetgangersoversteek aanwezig



Opstellen maatregelen

Knelpunt	**A. Graan voor Visch**
Probleem	Leerlingen steken tussen de geparkeerde voertuigen over
Oorzaak	Geen goede oversteekmogelijkheden voor de ingang van de school
Foto(s)	
Oplossing	Duidelijke oversteekvoorziening mogelijk in combinatie met de bestaande drempel

Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Prioritering maatregelen	effectiviteit maatr. → ↓ kosten maatregel	zeer effectief	effectief	weinig effectief
	laag (< €1000)			
	hoog (€1000 - €10.000)	A		
	zeer hoog (> €10.000)			

Conclusies en aanbevelingen

Conclusie/ aanbevelingen	De IKC Wereldwijs is gelegen aan Graan voor Visch in Hoofddorp. De Graan voor Visch is een gebiedsontsluitingsweg met aan beide zijde een langsparkeerstrook in asfaltverharding. Dit wegvak ligt binnen de blauwe zone waardoor er rondom de school geode morgelijkheden zijn om de auto te halteren en te parkeren. Veel leerlingen van de deze school komen voor de taalklassen en komen uit de regio. De ouders die aan de overzijde van de school parkeren steken over het gehele wegvak tussen de geparkeerde voertuigen over. Het ontbreekt aan een goede voetgangersoversteek. Om de leerlingen veilig te kunnen laten oversteken is een voetgangersoversteek met zebra wenselijk. Dit zou ter hoogte van de bestaande drempel kunnen. Hiervoor zal wel een doorsteek door het groen gerealiseerd moeten worden. Op de brug en op het plateau zijn voetgangersoversteken aanwezig uitgevoerd met kanalisatiesstrepen. Hier steken leerlingen over die te voet naar school komen. Deze voetgangersstroom is zo minimaal dat een zebra hier zorgt voor een schijnveiligheid dus deze kan op beide locaties achterwege gelaten worden. SCHOOLZONE-markering is aangebracht op de rijweg met flankerende bebording RVV J21 met onderbord ‘school’ op een gele achtergrond. SCHOOLZONE-markering inclusief bebording is vanuit beide richtingen op de rijweg aangebracht. Een locatie (voor de bocht) ligt ver van de school, deze markering heeft dan ook geen relatie meer met de schoolomgeving. Markeringen in de nabijheid of in het zicht van de school zal een groter positief effect hebben op het handelen van de weggebruiker. *Algemeen:* *School geeft aan geen problemen te ervaren*

Studie verkeersveiligheid schoolomgeving

OBS de Tovercirkel en IBS de Olijfboom CONCEPT

Adres	Zandbos 46 en 48 te Hoofddorp
Status en datum	concept 18-03-2024
Opsteller	Maud Bouwens
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmermeer

Algemene informatie	Type	: basisonderwijs
	Aantal leerlingen	: ca. 175 leerlingen (de Tovercirkel)
		: ca. 160 leerlingen (de Olijfboom)
	Lestijden	: de Tovercirkel
		: ma, di en do 8:30-12:00 en 13:15-15:15
		: wo 8:30-12:15
		: vr 8:30-12:00 (groep 1 t/m 4)
		: vr 8:30-12:00 en 13:15-15:15
		: de Olijfboom
		: ma, di en do 8:30-12:00 en 13:15-15:15
		: wo 8:30-12:15
		: vr 8:30-12:00 en 13:15-15:15
	Herkomst leerlingen	: buurt
	Inschatting vervoerswijze	: divers, maar voornamelijk auto

	Contactpersoon	Contactgegevens
School OBS de Tovercirkel	Mariska Koelewijn	dedirectie@de-tovercirkel.nl
School IBS de Olijfboom	Nassira Maanana	n.maanane@ibsdeolijfboom.nl
Gebiedsmanager	Petra van Doorn	p.van.doorn@haarlemmermeer.nl
Gebiedsadviseur	Vera ten Veen	Vera.ten.veen@haarlemmermeer.nl
Gebiedsbeheerder	Michael Ardewijn	j.ardewijn@haarlemmermeer.nl
Wijkagent	Naomi de Graaf	

Doel studie	Deze studie heeft tot doel het opstellen van infrastructurele maatregelen voor de belangrijkste knelpunten in de omgeving van de school. Per knelpunt wordt een budgetraming opgesteld, waarin wordt weergeven wat de financiële consequenties zouden zijn voor het oplossen van dit knelpunt.

Toelichting werkwijze	De directe schoolomgeving wordt geschouwd op een normale schooldag bij het openen of sluiten van de school. Tijdens deze schouw wordt gekeken of de basiskenmerken van een veilige schoolomgeving aanwezig zijn en wordt het gedrag van de mensen bekeken. Uit knelpunten die volgen uit de schouw worden de belangrijkste geselecteerd. Voor deze knelpunten worden vervolgens mogelijke maatregelen uitgewerkt en van elk van deze maatregelen wordt een budgetraming opgesteld en wordt de verwachte effectiviteit van de oplossing geanalyseerd.

Inventarisatie knelpunten

Basiskenmerken	Aangepaste snelheid	Versmallingen en drempels aanwezig in de rijweg aanwezig
	Aanduiding school	SCHOOLZONE-markering aanwezig inclusief bebording ter hoogte van Liesbos
	Veilige oversteken	Geen specifieke oversteek aanwezig
	Gele ononderbroken markering	Aanwezig rondom beide scholen

Geconstateerde knelpunten schouw	1.1	Foutief parkeren ter hoogte van de kinderopvang en negeren gele ononderbroken markering
	1.2	Kerende bewegingen

Datum en tijdstip schouw	Donderdag 7 maart Tijdstip 15:00 – 15:30 uur
Weer- en lichtcondities	Droog, zonnig en circa 10 graden
Algemene opmerkingen nav schouw	De basisscholen OBS de Tovercirkel en IBS de Olijfboom zijn gelegen aan het Zandbos in Hoofddorp. Deze is gelegen in een 30 km/h gebied en dit is geen doorgaande route. Zandbos is te bereiken doortwee zijwegen vanaf Liesbos. Rondom beide scholen ligt een rijweg met een rijwegbreedte van circa 3,20m en is voorzien van een langsparkeerstrook aan de overzijde van de scholen. Op een tweetal locaties zijn versmallingen aangebracht. Ter hoogte van de basisschool IBS de Olijfboom zijn haaksparkeervakken gesitueerd. Verder is er aan de zijde van de school de trottoirband voorzien van een gele ononderbroken markering. SCHOOLZONE-markering is aangebracht op de rijweg Liesbos met flankerende bebording RVV J21 met onderbord ‘school’op een gele achtergrond. 



Locatie OBS de Tovercirkel



Locatie IBS de Olijfboom (voorheen BS de Regenboog)

Selectie knelpunten

Niet alle knelpunten zijn van even groot belang. In onderstaand schema worden de knelpunten verdeeld in drie ongevalsrisico-klassen:

- Zeer hoog: situatie met een grote kans op ernstige ongevallen
- Redelijk: situatie met een kleine kans op ernstige ongevallen of
  situatie met een grote kans op relatief kleine ongevallen
- Laag: situatie met zeer geringe kans op ongevallen

Ongevalsrisico	zeer hoog	
	redelijk	1.1
	laag	1.2

De knelpunten met een zeer hoog of redelijk ongevalsrisico worden in ieder geval in deze studie verder uitgewerkt. Afhankelijk van het aantal ernstige knelpunten worden eventueel ook nog knelpunten met een laag ongevalsrisico uitgewerkt. De geselecteerde uit te werken knelpunten staan in de onderstaande tabel (soms gegroepeerd) en zijn weergegeven op de kaart.

Selectie uit te werken knelpunten	1.1 1.2	**A**. Foutief parkeren **B.** Kerende bewegingen



Opstellen maatregelen

Knelpunt	**A. Zandbos (trottoir en parkeerplaats kinderdagverblijf)**		
Probleem	Foutief parkeren		
Oorzaak	Veel ouders komen met de auto en gedrag		
Foto(s)	 *(geen representatieve foto's genomen)*		
Oplossing	Mogelijkheid tot handhaven. Handhaving is maar een tijdelijke maatregel. Stimulering om zoveel mogelijk te voet of met de fiets te komen naar school.		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**B. Zandbos**		
Probleem	Kerende bewegingen		
Oorzaak	Gedrag		
Foto(s)	 *(geen representatieve foto's genomen)*		
Oplossing	Eenrichtingsverkeer instellen eventueel met venstertijden		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Prioritering maatregelen	effectiviteit maatr. → ↓ kosten maatregel	zeer effectief	effectief	weinig effectief
	laag (< €1000)		**B**	**A**
	hoog (€1000 - €10.000)			
	zeer hoog (> €10.000)			

Conclusies en aanbevelingen

Conclusie/ aanbevelingen	De basisscholen OBS de Tovercirkel en IBS de Olijfboom zijn gelegen aan het Zandbos in Hoofddorp. Deze is gelegen in een 30 km/h gebied. Rondom beide scholen ligt een rijweg met een rijwegbreedte van circa 3,20m. Hierdoor oogt het krap en chaotisch wanneer er veel voertuigen in beide richtingen rijden. Rijwegbreedte voldoet niet aan een rijwegbreedte voor een tweerichtingenstraat. Het instellen van eenrichtingsverkeer is dan ook een logische keuze, eventueel met venstertijden. Dit kan wel het probleem geven dat ouders in een 'file' moeten rijden om bij de ingang van de school te komen. De wens van de school IBS de Olijfboom is dan ook het verzoek om een K&R-strook in te richten aan de schoolzijde. Zodat kinderen, geholpen, door de school gemakkelijk kunnen uitstappen. Een K&R-strook wordt in de meeste gevallen als parkeerstrook gebruikt en is daarom niet wenselijk. Het helpen van kinderen uit voertuigen door de school is belastend wat betreft beschikbare tijd en is daarom een 'kwetsbare' maatregel. Daarbij stimuleer je juist dat kinderen met de auto worden gebracht. Beter zou zijn om na te denken over een passend stimuleringsprogramma met het doel om zoveel mogelijk kinderen met de fiets of te voet naar school komen. Het foutief parkeren op de ononderbroken gele belijning is iets waar handhaving op ingezet kan worden, al is dit maar een korte termijn maatregel. Het parkeren op het terrein van het kinderdagverblijf is moeilijk tegen te gaan zolang het terrein niet afgesloten wordt. SCHOOLZONE-markering inclusief bebording is vanuit beide richtingen op de rijweg van het Liesbos aangebracht. Deze locaties liggen ver van de school, deze markeringen hebben dan ook geen relatie meer met de schoolomgeving. Markeringen in de nabijheid of in het zicht van de school zal een groter positief effect hebben op het handelen van de weggebruiker.

Studie verkeersveiligheid schoolomgeving

KC WestWijs, locatie Zevensprong

CONCEPT

Adres	Pampusstraat 28 te Rijsenhout
Status en datum	concept 19-03-2024
Opsteller	Maud Bouwens
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmermeer

Algemene informatie	Type	: basisonderwijs
	Aantal leerlingen	: ca. leerlingen
	Lestijden	: ma t/m vr 8:30-14:15
	Herkomst leerlingen	: buurt
	Inschatting vervoerswijze	: diverse (auto, fiets en te voet)

	Contactpersoon	Contactgegevens
School	Claudia Bolhuis	claudia.bolhuis@floreer.nl
Gebiedsmanager	Femke Osinga	Femke.osinga@haarlemmermeer.nl
Gebiedsadviseur	Astrid ter Hoek	astrid.ter.hoek@haarlemmermeer.nl
Gebiedsbeheerder	Marcel Leek	marcel.leek@haarlemmermeer.nl
Wijkagent	Adil Talebi	adil.talebi@politie.nl

Doel studie	Deze studie heeft tot doel het opstellen van infrastructurele maatregelen voor de belangrijkste knelpunten in de omgeving van de school. Per knelpunt wordt een budgetraming opgesteld, waarin wordt weergeven wat de financiële consequenties zouden zijn voor het oplossen van dit knelpunt.
Toelichting werkwijze	De directe schoolomgeving wordt geschouwd op een normale schooldag bij het openen of sluiten van de school. Tijdens deze schouw wordt gekeken of de basiskenmerken van een veilige schoolomgeving aanwezig zijn en wordt het gedrag van de mensen bekeken. Uit knelpunten die volgen uit de schouw worden de belangrijkste geselecteerd. Voor deze knelpunten worden vervolgens mogelijke maatregelen uitgewerkt en van elk van deze maatregelen wordt een budgetraming opgesteld en wordt de verwachte effectiviteit van de oplossing geanalyseerd.

Inventarisatie knelpunten

Basiskenmerken	Aangepaste snelheid	Niet aanwezig
	Aanduiding school	Aanwezig
	Veilige oversteken	Zebra aanwezig
	Hek tpv uitgang school	Aanwezig
	K&R-strook	Aanwezig

Geconstateerde knelpunten schouw	1.1	Zebra te smal (circa 1,50m)
	1.2	Foutief parkeren
	1.3	Voetpad (toegang voertuig) wordt belemmerd
	1.4	Smalle rijweg

Datum en tijdstip schouw	Vrijdag 8 maart 2024 Tijdstip 8:00-8:45 uur
Weer- en lichtcondities	Droog en zonnig Temperatuur circa 2 graden
Algemene opmerkingen nav schouw	De basisschool KC WestWijs is gelegen met de ingang aan de Drakenstraat, op deze locatie zitten voornamelijk de jongste leerlingen. Oudere leerlingen zitten op de locatie Schouwstraat'. De drakenstraat is onderdeel van een busroute. Deze is gelegen in een 30 km/h gebied, waarbij er in de schoolomgeving een parkeerverbod is ingesteld. De kruising Drakenstraat – Blauwe Beugelstraat is als een voorrangskruising uitgevoerd. De Drakenstraat heeft een rijwegbreedte van circa 5,00m en is voorzien van een K&R-strook. Ter hoogte van de ingang van de school is een (te) smalle zebra aangebracht op een drempel. Voor en achter de zebra is een gele lijn aangebracht aan de zijde van de school. Langs de school is een voetpad (2x) aanwezig waarbij specifieke voertuigen (kenteken en taxi's) wel zijn toegestaan. In de smalle Vliegende Hollanderstraat is een parkeerkoffer aanwezig met een 8-tal parkeerplaatsen. Deze zijn voor aanvang van de lessen grotendeels bezet door personeel van de school. *Ter info: Er zijn plannen voor nieuwbouw, onbekend wat hier de status van is.*



Selectie knelpunten

Niet alle knelpunten zijn van even groot belang. In onderstaand schema worden de knelpunten verdeeld in drie ongevalsrisico-klassen:

- Zeer hoog: situatie met een grote kans op ernstige ongevallen
- Redelijk: situatie met een kleine kans op ernstige ongevallen of
  situatie met een grote kans op relatief kleine ongevallen
- Laag: situatie met zeer geringe kans op ongevallen

Ongevalsrisico	zeer hoog	1.2
	redelijk	1.3+1.2
	laag	1.1

De knelpunten met een zeer hoog of redelijk ongevalsrisico worden in ieder geval in deze studie verder uitgewerkt. Afhankelijk van het aantal ernstige knelpunten worden eventueel ook nog knelpunten met een laag ongevalsrisico uitgewerkt. De geselecteerde uit te werken knelpunten staan in de onderstaande tabel (soms gegroepeerd) en zijn weergegeven op de kaart.

Selectie uit te werken knelpunten	1.1 1.2 1.3 1.4	**A**. Zebra **B.** foutief parkeren **C.** Voetpad wordt belemmerd **D.** Smalle rijweg



Opstellen maatregelen

Knelpunt	**A. Drakenstraat (zebra)**		
Probleem	Juridische status zebra		
Oorzaak	Zebra is te smal, circa 1,50m		
Foto(s)			
Oplossing	Zebrabreedte naar 4,00m aanpassen. Plateau hierop aanpassen		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**B. Drakenstraat**		
Probleem	Foutief parkeren, hierdoor wordt het zicht op de zebra ontnomen		
Oorzaak	Gedrag, men negeert de gele ononderbroken markering		
Foto(s)			
Oplossing	Handhaving als is een korte termijn maatregel Eventueel in het verlengde van de K&R-strook een kruis aanbrengen. Communicatie vanuit school naar ouders dat bij het halteren/parkeren langs de gele markering het zicht wordt ontnomen op overstekende leerlingen		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**C. Drakenstraat (voetpad)**		
Probleem	Foutief parkeren, hierdoor wordt de doorgang belemmerd voor een specifieke doelgroep (voertuigen)		
Oorzaak	Gedrag en ontwetendheid		
Foto(s)	 		
Oplossing	Een kruis aanbrengen.		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**D. Drakenstraat (rijweg)**		
Probleem	Rijweg is smal voor tweerichtingen verkeer tijdens haal- en brengmomenten		
Oorzaak	Beschikbare rijwegbreedte		
Foto(s)			
Oplossing	Geen directe oplossing		
Verwachte effectiviteit	zeer effecief	effectief	weinig effectief

Prioritering maatregelen	effectiviteit maatr. → ↓ kosten maatregel	zeer effectief	effectief	weinig effectief
	laag (< €1000)	C		B
	hoog (€1000 - €10.000)			
	zeer hoog (> €10.000)	A		

Conclusies en aanbevelingen

Conclusie/ aanbevelingen	De basisschool KC WestWijs is gelegen met de ingang aan de Drakenstraat, op deze locatie zitten voornamelijk de jongste leerlingen. Veel ouders zetten hun kinderen af met de auto en halteren/parkeren op de K&R-strook. Huidige wegbreedte is circa 5,00m wat net voldoet bij een erftoegangsweg tweerichtingsverkeer auto en fiets. Doordat er veelvuldig op de K&R-strook wordt gehalteerd/geparkeerd en hierdoor de wegbreedte 3,00m wordt is met grote regelmaat de Drakenstraat versperd. Hierdoor is wel de snelheid laag en past iedereen zijn rijgedrag hierop aan, al gaat dit wel ten koste van de doorstroming van de bus. Verder moet onderzocht worden of er mogelijkheden zijn om de Vliegende Hollanderstraat als eenrichtingsstraat in te stellen en dat ouders hier halteren en parkeren en vanuit hier hun kind afzetten. Er is een bestaand voetpad dat aansluit op de zebra nabij de ingang van de school. Zebra zal wel verbreed moeten worden naar een breedte van 4,00m (juridische maatvoering). Verder wordt er met regelmaat op twee plaatsen foutief geparkeerd, ter hoogte van de gele onderbroken markering en ter hoogte van de voetpaden. Ter hoogte van de gele ononderbroken markering is een gedragsprobleem. Handhaving kan hier een rol in spelen alleen is dit alleen een korte termijn maatregel. Vanuit school kan er richting de ouders gecommuniceerd worden dat er een verkeersonveilige situatie ontstaat doordat bij het halteren langs de gele belijning het zicht wordt ontnomen op de zebra. Eventueel voor en dan de zebra een markeringskruis aanbrengen zodat de gele onderbroken markering extra wordt benadrukt Een andere mogelijkheid zou kunnen zijn dat er een versmalling wordt aangebracht zodat er 5 m voor en na de zebra ruimte wordt gerealiseerd waar niet geparkeerd kan worden. Dit kan een mogelijke snelheidsverhoging bij naderen van een tegenligger veroorzaken zeker wanneer de K&R-strook niet wordt gebruikt. Het halteren voor de voetpaden zal afgekruist kunnen worden zodat de weggebruiker erop geattendeerd wordt om daar niet te halteren/parkeren. *Ter info: Er zijn plannen voor nieuwbouw, onbekend wat hier de status van is.*

Studie verkeersveiligheid schoolomgeving

OBS Joppe en ICBS de Wikkeling

CONCEPT

Adres	Vossestein 15 te Nieuw-Vennep Laan van Gildestein 76 te Nieuw-Vennep
Status en datum	concept 18-03-2024
Opsteller	Maud Bouwens
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmermeer

Algemene informatie	Type	: basisonderwijs
	Aantal leerlingen	: ca. 600 en 300 leerlingen
	Lestijden	: OBS Joppe
		: ma t/m vr 8:30-15:00
		: ICBS de Wikkeling
		: ma, di en do 8:15-12:00 en 13:00-14:45
		: wo 8:15-12:00
		: vr 8:15-12:00 (groep 1 t/m 4)
		: vr 8:15-12:00 en 13:00-14:45 (groep 5 t/m 8
	Herkomst leerlingen	: buurt
	Inschatting vervoerswijze	: diverse (auto, fiets, te voet)

	Contactpersoon	Contactgegevens
School OBS Joppe	Heidi Witjes	Heidi.witjes@sopoh.nl
School ICBS de Wikkeling	Chris Ettema	directie.arknv@jl.nu
Gebiedsmanager	Vincent Verheij	Vincent.verheij@haarlemmermeer.nl
Gebiedsadviseur	John Visbeen	John.visbeen@haarlemmermeer.nl
Gebiedsbeheerder	Marcel Leek	Marcel.leek@haarlemmermeer.nl
Wijkagent	Mohamed Hasnaoui Dave Rusman	

Doel studie	Deze studie heeft tot doel het opstellen van infrastructurele maatregelen voor de belangrijkste knelpunten in de omgeving van de school. Per knelpunt wordt een budgetraming opgesteld, waarin wordt weergeven wat de financiële consequenties zouden zijn voor het oplossen van dit knelpunt.
Toelichting werkwijze	De directe schoolomgeving wordt geschouwd op een normale schooldag bij het openen of sluiten van de school. Tijdens deze schouw wordt gekeken of de basiskenmerken van een veilige schoolomgeving aanwezig zijn en wordt het

	gedrag van de mensen bekeken. Uit knelpunten die volgen uit de schouw worden de belangrijkste geselecteerd. Voor deze knelpunten worden vervolgens mogelijke maatregelen uitgewerkt en van elk van deze maatregelen wordt een budgetraming opgesteld en wordt de verwachte effectiviteit van de oplossing geanalyseerd.

Inventarisatie knelpunten

Basiskenmerken	Aangepaste snelheid	Niet aangegeven
	Aanduiding school	Aanwezig
	Veilige oversteken	Kanalisatiestrepen aanwezig
	Hek tpv uitgang school	Aanwezig tussen fietspad en rijweg

Geconstateerde knelpunten schouw	1.1	Oversteekvoorzieningen in de vorm van kanalisatiestrepen op een plateau
	1.2	Looproute nabij parkeerterrein wordt belemmerd door voertuigen die het parkeerterrein willen bereiken en verlaten
	1.3	Veel parkeermogelijkheid
	1.4	Foutief parkeren
	1.5	Vrijliggend fietspad onverplicht

Datum en tijdstip schouw	Donderdag 7 maart 2024 Tijdstip 8:00-8:45 uur
Weer- en lichtcondities	Droog, zonnig en circa 5 graden
Algemene opmerkingen nav schouw	De basisscholen OBS Joppe en ICBS de Wikkeling zijn beide gelegen aan de Laan van Gildestein in Nieuw-Vennep, dit valt binnen en 30km/h zone. De rijweg is voorzien van een brede middenberm waarbij de kruisingen verhoogd (plateau) zijn aangebracht. Op deze plateau's word met behulp van kanalisatiestrepen de voetgangersoversteek aangeduid. Ter hoogte van de scholen is een vrijliggend onverplicht fietspad in twee richtingen aanwezig. Er zijn ruime parkeerplaatsen gelegen naast de scholen. Aan de zijde van de Wikkeling is dit parkeerterrein via beide zijde bereikbaar en wordt dan ook al doorgaande route gebruikt. De parkeerplaats naast de Joppe is aangebracht met een knip. Op deze parkeerplaats zijn circa 8 parkeerplaatsen gereserveerd in de middag voor (taxi)busjes. Parkeerplaatsen zijn grotendeels voor aanvang van de lessen niet bezet.

	SCHOOLZONE-markering met flankerende bebording RVV J21 met onderbord ‘school’ op een gele achtergrond.is aangebracht op alle rijwegen ronden de scholen.



Selectie knelpunten

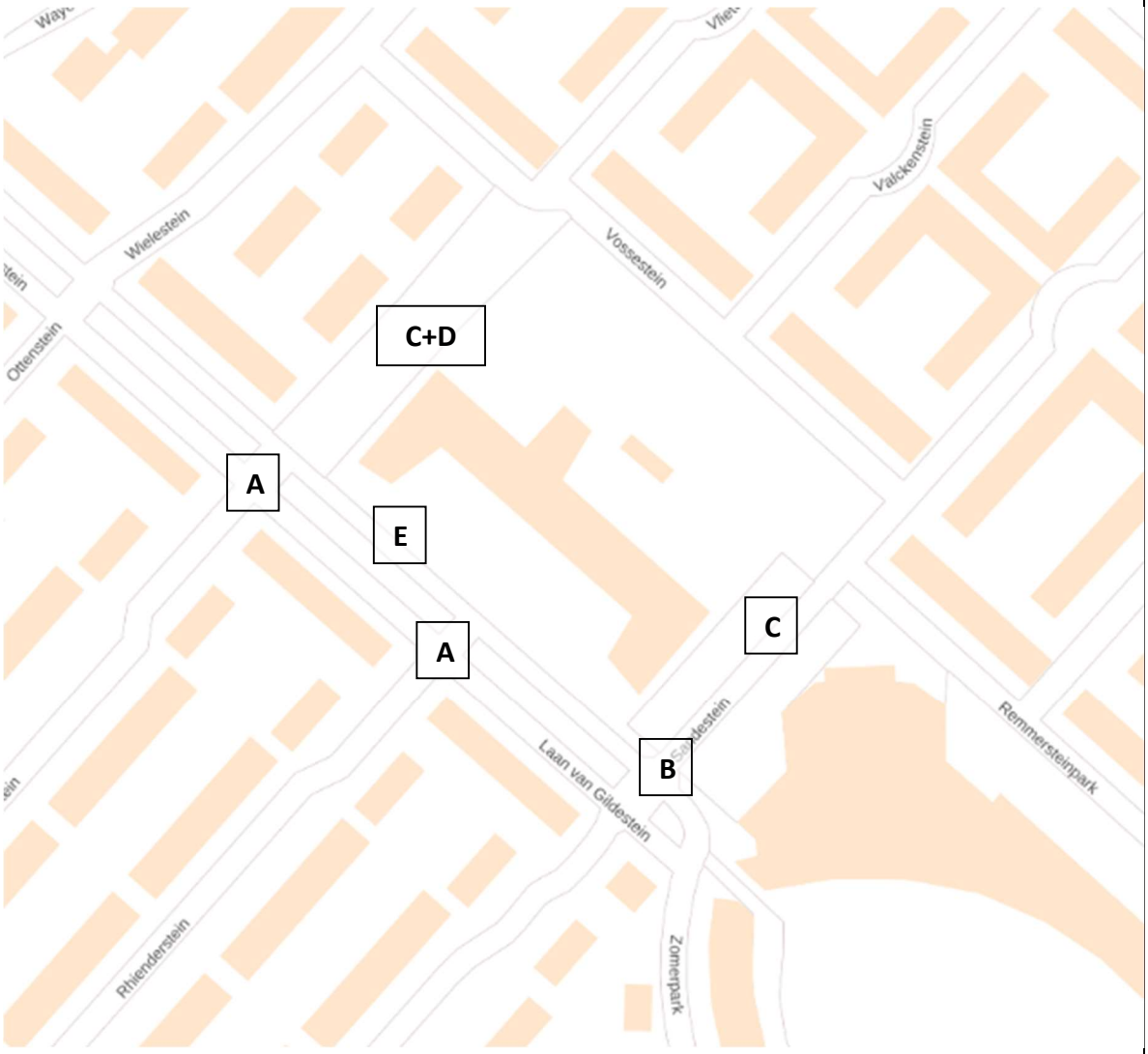
Niet alle knelpunten zijn van even groot belang. In onderstaand schema worden de knelpunten verdeeld in drie ongevalsrisico-klassen:

- Zeer hoog: situatie met een grote kans op ernstige ongevallen
- Redelijk: situatie met een kleine kans op ernstige ongevallen of
  situatie met een grote kans op relatief kleine ongevallen
- Laag: situatie met zeer geringe kans op ongevallen

Ongevalsrisico	zeer hoog	B
	redelijk	A+E
	laag	C+D

De knelpunten met een zeer hoog of redelijk ongevalsrisico worden in ieder geval in deze studie verder uitgewerkt. Afhankelijk van het aantal ernstige knelpunten worden eventueel ook nog knelpunten met een laag ongevalsrisico uitgewerkt. De geselecteerde uit te werken knelpunten staan in de onderstaande tabel (soms gegroepeerd) en zijn weergegeven op de kaart.

Selectie uit te werken knelpunten	1.1	**A**. Oversteekvoorzieningen in de vorm van kanalisatiestrepen op een plateau
	1.2	**B**. Looproute nabij parkeerterrein wordt belemmerd door voertuigen die het parkeerterrein willen bereiken en verlaten
	1.3	**C**. Veel parkeermogelijkheden
	1.4	**D**. Foutief parkeren
	1.5	**E.** Vrijliggend onverplicht fietspad



Opstellen maatregelen

Knelpunt	**A. Laan van Gildestein - Rhienderstein (looproute)**		
Probleem	Onduidelijke verkeersituatie voor de jonge voetganger ter hoogte van de hoofdingang van de school		
Oorzaak	Combinatie plateau's en kanalisatiestrepen. Leerlingen willen oversteken en denken dat er voorrang wordt verleend door de remmende voertuigen ten behoeve van het plateau		
Foto(s)			
Oplossing	Door een zebra aan te brengen op de hoofdroute van school schep je duidelijkheid in de voorrangssituatie		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**B. Laan van Gildestein – Sandestein (parkeerterrein)**		
Probleem	Loop- en fietsroute wordt belemmerd door voertuigen die het parkeerterrein willen verlaten		
Oorzaak	Toegang van het parkeerterrein is te smal. Daarbij is wel het fietspad in de voorrang maar niet het voetpad		
Foto(s)	 		
Oplossing	Toegang verbreden en looproute voorzien van zebra. Voertuigen op de Laan van Gildestein moeten voorrang verlenen op voertuigen vanaf het parkeerterrein eveneens onduidelijk. Gehele kruising integraal bekijken		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**C + D. Laan van Gildestein – Sandestein/Vlietestein (parkeerterrein)**		
Probleem	Veel leerlingen worden gebracht met de auto		
Oorzaak	Veel parkeergelegenheid en gedrag		
Foto(s)			
Oplossing	Passend stimuleringsprogramma met het doel om zoveel mogelijk kinderen met de fiets of te voet naar school te laten komen.		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Knelpunt	**E. Laan van Gildestein (onverplicht fietspad)**		
Probleem	Verwachting van bestuurders van gemotoriseerde voertuigen is dat er door fietsers gebruik wordt gemaakt van het fietspad maar tevens mogen fietsers op de rijbaan		
Oorzaak	Status fietspad onverplicht		
Foto(s)			
Oplossing	Eenrichting als verplicht fietspad instellen		
Verwachte effectiviteit	zeer effectief	effectief	weinig effectief

Prioritering maatregelen	effectiviteit maatr. → ↓ kosten maatregel	zeer effectief	effectief	weinig effectief
	laag (< €1000)	E		
	hoog (€1000 - €10.000)		A	
	zeer hoog (> €10.000)	B+C+D		

Conclusies en aanbevelingen

Conclusie/ aanbevelingen	De basisscholen OBS Joppe en ICBS de Wikkeling zijn beide gelegen aan de Laan van Gildestein in Nieuw-Vennep. De omgeving kenmerkt zich door veel parkeergelegenheid waardoor er veel leerlingen gebracht worden met de auto. Op en ter hoogte van de parkeerplaatsen zijn dan ook de grootste knelpunten aanwezig, onoverzichtelijk en foutief parkeren zijn dan ook de knelpunten. Mede doorvergroening kan het foutief parkeren tegengegaan worden maar dit is maatwerk wat met de afdeling beheer afgestemd dient te worden. Teven kan er gedacht worden aan het schrappen van parkeerplaatsen en dan is het belangrijk dat ouders meer met de fiets of te voet naar school moeten komen. Een passend stimuleringsprogramma zal hierbij kunnen helpen. Belangrijke looproutes moeten dan ook geaccentueerd worden en zorgen dat deze in de voorrang geregeld zijn. Voor de hoofdingang van de school is een voetgangersoversteek met kanalisatiestrepen aanwezig op een plateau. Deze voetgangersoversteek kan met een zebra uitgevoerd worden. Momenteel wordt er geremd door voertuigen voor het plateau en denken leerlingen dat ze voorrang krijgen. Door het aanleggen van een zebra wordt de situatie voor iedere verkeersdeelnemer duidelijk. De andere looproute vanuit het Zomerpark kan ter hoogte van het parkeerterrein ook voorzien worden van een zebra. Nu wordt veelal de looproute belemmerd door voertuigen die het parkeerterrein willen verlaten en voorrang moeten verleen aan de doorgaande fietsers. De ingang van het parkeerterrein is smal en hierdoor staat er ook een opstopping wat de looproute nu niet bevordert. Er zal verder gekeken moeten worden hoe dit uit te voeren. Ter hoogte van de scholen is een vrijliggend onverplicht fietspad in twee richtingen aanwezig hierdoor zijn fietsers zowel op de rijweg en op het fietspad aanwezig. Dit is onoverzichtelijk en het zo dan ook beter zijn om een verplicht fietspad in te stellen uit de richting Zomerpark.

Activiteit	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totalen	Opmerkingen
Pilot IJweg	€ 50.000						**€ 50.000**	Gedekt in UPM 2025
Maatregelen Paxlaan								
Fietsoversteek rotonde Deltaweg/Bennebroekerweg								
Maatregelen vijver Taurusavenue								
Fietsveiligheid Hoofdweg Westzijde (Hoofddorp-Lijnden)	€ 500.000						**€ 500.000**	Gedekt in UPM 2025
Knelpuntenaanpak Verkeersveiligheid	€ 400.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	**€ 1.900.000**	400k gedekt in UPM 2025. 300k gedekt in UPM 2026 en overige jaren nog niet gedekt
Fiets- en verkeersveiligheid Burgemeester Amersfoordtlaan	€ 150.000						**€ 150.000**	150k gedekt in UPM 2025. In Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 staat in totaal 1mio genoemd voor dit project
Uitbreiden Snelheidsdisplays (Smileys)		€ 60.000					**€ 60.000**	UPM 2026
Stimuleren fietshelmen		€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	**€ 25.000**	Exploitatiebudgetten
	€ 1.100.000	*€ 365.000*	*€ 305.000*	*€ 305.000*	*€ 305.000*	*€ 305.000*	**€ 2.685.000**	

2025	€ 1.100.000
2026	€ 365.000
2027 - verder	€ 1.220.000