

februari 2012

## *Leidraad*

# Inrichting veilige schoolomgeving

Voorbeelden en antwoorden op veelgestelde vragen



# Leidraad inrichting veilige schoolomgeving

Voorbeelden en tips om aan de slag te gaan!

## **INHOUD**

INLEIDING	3
AAN DE SLAG!	5
INRICHTINGSVORMEN HERKENBARE / VEILIGE SCHOOLOMGEVINGEN	12
VEEL GESTELDE VRAGEN	33



## INLEIDING

---

Een veilige inrichting van de omgeving van scholen heeft binnen veel gemeenten de aandacht. Zo ook bij de gemeenten in de Stadsregio Amsterdam. Er bestaan geen strikte richtlijnen over hoe een schoolzone eruit moet zien. Wel wordt er in Nederland inmiddels een groot aantal methoden toegepast om een schoolzone veilig in te richten. Deze leidraad beschrijft uitwerkingen van de belangrijkste inrichtingsmogelijkheden aan de hand van een aantal voorbeeldscholen in diverse gemeenten in Nederland. Tevens geeft de leidraad handvatten om op een efficiënte manier tot passende oplossingen te komen.

Het doel van deze leidraad is gemeenten (nog meer) te activeren aan de slag te gaan met het veilig inrichten van schoolomgevingen. Door deze leidraad weten de gemeenten waar en hoe zij moeten beginnen, welke stappen zij moeten zetten en welke oplossingen voor de schoolsituaties binnen haar gebied passend zijn. Ook zal de Stadsregio Amsterdam deze leidraad benutten bij het adviseren en toekennen van subsidies aan schoolzoneprojecten.

Bij de keuze van de scholen is gekeken naar een aantal omgevingskenmerken. In de eerste plaats zijn zowel steden met een stedelijk karakter als steden met een plattelandskarakter geselecteerd. In de tweede plaats is gekeken naar het type weg waaraan de scholen gelegen zijn: zowel scholen aan een erftoegangsweg als scholen aan een gebiedsontsluitingsweg zijn beschreven. In de derde plaats is gekeken naar de aard van de problematiek. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen: alleen snelheidsproblemen, alleen parkeerproblemen, zowel snelheids- als parkeerproblemen.

De omgevingskenmerken zijn gecombineerd met de vier meest toegepaste inrichtingsvormen:

- Octopus en hiervan afgeleide varianten, zoals Julie;
- Leer in het verkeer;
- Gouden regels van VVN;
- Eigen (gemeentelijke) inrichting.

De voorbeeldscholen zijn zo gekozen, dat elke relevante combinatie van omgevingsfactoren in deze leidraad aan de orde komt. De keuze van de inrichtingsvorm is willekeurig. In principe kan elke inrichtingsvorm bij elke combinatie van omgevingsfactoren worden toegepast. Het feit dat in de leidraad voor een bepaalde combinatie van omgevingsfactoren nu slechts een of enkele inrichtingsvormen worden beschreven, wil dus niet zeggen dat deze methoden voor die gevallen de beste oplossing zijn. De andere inrichtingsvormen zullen ook kunnen voldoen.

Uiteindelijk heeft de keuze geleid tot de 10 voorbeeldscholen weergegeven in de volgende tabel.

	Erftoegangsweg			Gebiedsontsluitingsweg	
	Alleen snelheid	Alleen parkeren	Snelheid én parkeren	Alleen snelheid	Snelheid én parkeren
1. Gemeente Vlaardingen Het Palet			OCTOPUS		
2. Gemeente Vlaardingen De Klinker		JULIE			
3. Gemeente Purmerend Boemerang				OCTOPUS	
4. Gemeente Purmerend Kawana/Oeboentoe e.a.				EIGEN INRICHTING	
5. Gemeente Utrecht Rietendakschool				EIGEN INRICHTING	
6. Gemeente Utrecht OBS Tuindorp/ Paulusschool		EIGEN INRICHTING			
7. Gemeente Haarlemmermeer Rietveldschool	LEER IN HET VERKEER				
8. Gemeente Haarlemmermeer J.P. Heijeschool	EIGEN INRICHTING				
9. Gemeente Slochteren De Oetkomst					JULIE
10 Gemeente Voerendaal Cortemich				EIGEN INRICHTING	

### **Leeswijzer**

Op de volgende bladzijden staat beschreven hoe een gemeente aan de slag kan met het inrichten van veilige schoolomgevingen. Vervolgens worden de, in Nederland meest voorkomende, inrichtingsvormen kort toegelicht. Voor meer informatie per inrichtingsvorm wordt verwezen naar de websites. Op de bladzijden daarna (10 dubbele bladzijden) zijn de voorbeelden terug te vinden van ingerichte schoolomgevingen. Per school zijn bovenaan de linkerbladzijde drie aspecten van omgevingskenmerken weergegeven. Op basis hiervan kunt u, als gemeente, zoeken welke schoolzone het beste bij uw situatie past. Bovenaan de rechterbladzijde is de toegepaste inrichtingsvorm weergegeven. Voor de combinatie van omgevingskenmerken en inrichtingsvorm is de uitwerking beschreven. In deze beschrijvingen zijn sommige items voorzien van een nummer. Deze nummers refereren naar het 'Veel gestelde vragen' hoofdstuk, aan het eind van deze leidraad. Hier wordt ingegaan op vragen of aandachtspunten, zoals wat is een schoolzone, wat zijn periodieke verkeersmaatregelen en welke partij staat wanneer aan de lat?

## AAN DE SLAG!

---

Om zo veel mogelijk gemeenten en scholen te motiveren aan de slag te gaan met het inrichten van veilige schoolomgevingen, worden in dit hoofdstuk om te beginnen een aantal praktische tips gegeven. Voor aanvullende tips verwijzen wij aan het eind van deze leidraad naar een aantal publicaties op dit gebied.

### ***Aanleiding***

De aanleiding waarom een schoolomgeving veilig wordt ingericht, bepaalt hoe snel aan de slag kan worden gegaan en wat de eerste stappen en activiteiten moeten zijn. We maken hier onderscheid in een drietal, veel voorkomende situaties die aanleiding kunnen zijn om de schoolomgeving veiliger in te richten.

1. Het veilig inrichten van schoolomgevingen is opgenomen in het collegeprogramma of onderdeel van een Verkeersveiligheidsplan van een gemeente. Dit betekent vaak dat er geld beschikbaar is. De volgende stappen van de gemeente zijn dan:
  - Bedenk welke inrichting je als gemeente wil toepassen. Als gemeente kun je kiezen om alles uit te besteden, alles zelf te doen, of een mengvorm daar tussen. De gemeente blijft wel altijd eindverantwoordelijk. Het toepassen van dezelfde herkenbare elementen voor alle scholen is goed voor de herkenbaarheid en vergroot de naleving. Dit betekent niet dat alle scholen hetzelfde moeten worden aangepakt. Een uitgebreide procesaanpak hoeft niet voor elke school worden toegepast, maar is alleen nodig in complexe omgevingen waarbij veel betrokken partijen betrokken zijn. Wanneer de gemeente voldoende capaciteit en kennis heeft, overweeg dan een eigen inrichting. Dit scheelt in aanschafkosten en afhankelijkheid van derden.
  - Laat scholen zich aanmelden om (als eerste) in aanmerking te komen voor een veilige schoolomgeving en laat de school dan motiveren waarom de gemeente (als eerste) met haar omgeving aan de slag moet. Dit leidt tot actief deelnemende scholen wat een goed resultaat bevordert
  - Is een school al actief bezig met verkeerseducatie of campagnes? Heeft de school verkeersouders? Beloon dit goede gedrag van de school door aandacht te geven aan hun schoolzone.
  - Bekijk bij welke scholen een veilige schoolomgeving het meest urgent is (op basis van klachten van omwonenden, op basis van verkeersonveilige situaties). Met dit inzicht kan de gemeente prioritering stellen voor de scholen die zich aangemeld hebben.
  - Schakel, bij een ambitieus collegeprogramma en beperkte kennis en capaciteit bij de gemeente, een adviesbureau in om het proces voor de (eerste) veilige schoolomgevingen te begeleiden.
  - Begin met een beperkt aantal schoolomgevingen. Zeker als de meest urgente schoolomgevingen zijn gekozen, zijn dit vaak complexe omgevingen met veel betrokken partijen. Op basis van de ervaringen in het eerste jaar, zijn de resterende, en vaak eenvoudiger in te richten schoolomgevingen, eventueel met meerdere tegelijk aan te pakken.

2. Een school wil aan de slag met het inrichten van een veilige schoolomgeving. De school informeert dan bij de gemeente naar de mogelijkheden. De gemeente moet hier adequaat op reageren en een afspraak plannen met een vertegenwoordiger van de school en of de verkeersouder (het vooroverleg, zie volgende paragraaf)
3. Over een school komen veel klachten binnen over onveilige situaties of er hebben ongevallen plaatsgevonden. De gemeente signaleert dit, informeert de school hierover en maakt een afspraak met een vertegenwoordiger van de school (het vooroverleg, zie volgende paragraaf).
4. Er wordt een nieuwe school gepland of gebouwd. De gemeente zorgt voor een verkeersveilige inrichting van de schoolomgeving, waar in de planfase al wordt over nagedacht.

### ***Vooroverleg tussen gemeente en school***

School en gemeenten bespreken samen de problemen en mogelijkheden. De gemeente geeft aan of het een bepaalde inrichtingsvorm toepast. De school en de gemeente bepalen samen de stand van zaken rond de school. Op basis van de complexiteit van de situatie wordt bepaald of een uitgebreid proces noodzakelijk is. Is de school gelegen aan een gebiedsontsluitingsweg of aan een erftoegangsweg? Welke problematiek speelt er: alleen snelheidsproblemen, alleen parkeerproblemen of beide? Vervolgens wordt bepaald wie betrokken moet worden in de werkgroep. Mogelijke partijen voor de werkgroep zijn:

- |  |  |
|--|--|
| – De kinderen  | – Omwonenden   |
| – De ouders  | – Bedrijven en winkels in de buurt                   |
| – Verkeersouders/<br>verkeerscommissie/verkeerswerkgroep | – Veilig Verkeer Nederland                           |
| – De school, docenten                                    | – Fietzersbond en andere instellingen o.g.v. verkeer |
| – De gemeente  | – Onderzoeksbureaus                                  |
| – Politie  | – Onderwijs- en schoolbegeleidingsdiensten           |
| – Openbaar vervoer maatschappij                          | – Regionaal en Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid |
|  | – Leerlingen vervoerder                              |

Hoe groot en uitgebreid de werkgroep is, is mede afhankelijk van de ambities van de school en de gemeente. Beide spreken samen af wie welke mogelijk betrokken partijen op de hoogte stelt van het voornemen aan de slag te gaan met het inrichten van een veilige schoolomgeving. Deze partijen worden geïnformeerd en gevraagd in welke mate ze betrokken willen zijn (alleen informatie of deelname aan werkgroep). Geef aan de partijen duidelijk aan welke mate van inspanning hierbij hoort. Deelname aan de werkgroep betekent bijvoorbeeld dat ongeveer vier keer wordt vergaderd en dat deze vergaderingen voorbereiding vergen. Ook is het goed aan te geven hoe lang het proces ongeveer gaat duren (een jaar). De gemeente moet duidelijk aangeven dat enkel door het nemen van infrastructurele maatregelen de veiligheid rondom scholen niet vergroot, maar dat alle partijen hieraan kunnen en moeten bijdragen.



De mate van gewenste betrokkenheid van bepaalde partijen hangt af of deze een belangrijke rol spelen in het veroorzaken of oplossen van de problemen. Te denken valt bijvoorbeeld aan overlast van vrachtwagens die laden/lossen tijdens haal/brengtijden. Voor deze situatie is het raadzaam de nabijgelegen ondernemers te motiveren mee te denken met de oplossingen.

De gemeente vraagt in het vooroverleg met de school alvast de stand van zaken te analyseren. Hoe uitgebreid dit gebeurt, is sterk afhankelijk van de beschikbare tijd en de ambitie van de school. Belangrijke onderzoeken zijn een inventarisatie van waar kinderen wonen en wat de school-thuisroute is. Ook het bepalen van de modal split (wie komt met de auto/fiets/lopend) is waardevol voor het inrichten van de veilige schoolomgeving (dit kan door op een willekeurige dag in de klas te laten vragen hoe de kinderen die dag naar school zijn gekomen).

Tot slot is het voor de effectmeting van mogelijk maatregelen ook gewenst een nulmeting uit te voeren. Wanneer wel behoefte is aan dergelijke onderzoeken, maar geen tijd of kunde, schakel dan verkeersouders of een adviesbureau in.

### ***Werkgroep - stand van zaken – keuze aanpak***

De gemeente organiseert, in samenwerking met de school, een eerste werkgroepoverleg met de partijen die hebben aangegeven hieraan te willen deelnemen. De partijen analyseren samen de stand van zaken rond de school. Hierbij is het bepalen van de grens van de schoolzone belangrijk. Dit kan op basis van de woonadressen van de kinderen en de inventarisatie van hoe kinderen naar school komen (vorige fase). Ook een schouw in de buurt, zo mogelijk met kinderen of anders door volwassenen die op kindhoogte de situatie bekijken. Aan het eind van het eerste werkgroepoverleg geeft de gemeente inzicht in de mogelijkheden en het vervolg.

### ***Doel en taken***

Voor alle betrokken partijen moet het doel van het inrichten van de veilige schoolomgeving en de daarbij behorende taken duidelijk zijn. Als de gemeente zich ten doel heeft gesteld alle schoolomgevingen uit te rusten met een aantal basisinrichtingselementen, dan moet dit vooraf duidelijk zijn voor de school dat dit minimaal wordt gerealiseerd. Bij basisinrichtingselementen kan gedacht worden aan “Schoolzone” op de weg, speciale borden of verticaal herkenbare elementen. Voor een school met parkeerproblemen, is het belangrijk om al in een vroege fase aan te geven dat deze over het algemeen lastig op te lossen zijn. Infrastructurele maatregelen zijn vaak beperkt mogelijk en aanvullende gedragsveranderingen zijn wenselijk. Alleen het betrekken en de gezamenlijke inzet van partijen (scholen, ouders, politie) kan leiden tot een resultaat waar iedereen tevreden mee is.

### ***Maatregelenpakket***

De gemeente en de school stellen, eventueel ondersteund door externe partijen, vervolgens een maatregelenpakket op. Dit pakket wordt met de werkgroep besproken. Hierbij is nadrukkelijk aandacht voor wie verantwoordelijk is voor welke maatregelen en het tijdsplan voor het realiseren van de maatregel. Bereid de uitvoering van de maatregelen voor. Zorg ervoor dat alle betrokken partijen achter de geplande maatregelen staan.

Voor maatregelen waarvoor een verkeersbesluit nodig is, dient de gemeente deze besluiten te nemen. Wanneer vooraf overeenstemming is bereikt over de te nemen maatregelen, is de kans op bezwaren tegen de besluiten kleiner. Dit kan een hoop tijd en geld schelen.

### ***Uitvoering maatregelenpakket***

De gemeente besteedt de werkzaamheden voor het uitvoeren van het maatregelenpakket aan. Ideaal zou zijn wanneer de maatregelen in de vakantieperiode worden uitgevoerd. Houdt hierbij rekening met de planning van meerdere schoolzones. De oplevering van de inrichting is een mooi moment om aan te grijpen als communicatiemoment. Probeer de nieuwe omgeving feestelijk te openen, door een bestuurder of wethouder en nodig alle betrokken partijen uit. Aandacht in de pers helpt ook om eventueel nieuw gewenst gedrag te bewerkstelligen.

### ***Evaluatie en continuïteit***

Evaluatie is belangrijk om te monitoren of alle partijen tevreden zijn en blijven. Plan met de werkgroep vóór de realisatie van de maatregelen al een evaluatie-overleg. Metingen van gereden snelheden binnen schoolzones met een 30 km/uur limiet geven inzicht in de naleving van deze limiet en of aanvullende maatregelen nodig zijn. Denk hierbij aan handhaving door de politie of een dynamische snelheidslimiet. Wanneer afspraken zijn gemaakt, zoals schoolverkeersregels of over gedrag, dienen deze te worden geborgd in bijvoorbeeld het beleidsplan van de school.

## INRICHTINGSVORMEN HERKENBARE / VEILIGE SCHOOLOMGEVINGEN

### **Octopus ( [www.octopusplan.nl](http://www.octopusplan.nl) )**

Octopus richt zich op **samen** werken aan een veilige schoolomgeving en veilige schoolroutes. Het concept wordt door heel Nederland toegepast en is de meest bekende schoolinrichtingsaanpak. Octopus besteedt veel aandacht aan het proces, de samenwerking tussen scholen, omwonenden, omliggende bedrijven, gemeente, ouders en kinderen. Acht stappen worden doorlopen: 1 de school meldt zich aan bij de site, octopuscontactpersoon; 2. de school stelt octopusactieplan op: a. informeren omgeving (ouders, kinderen, omwonenden); b. verzoek aan gemeente het plan te steunen;c. samenstellen werkgroep (octopusteam); 3. analyse bestaande situatie, zwakke punten e.d.; 4. ouders, gemeenten, omwonenden kunnen mening geven over zwakke punten, voor prioritering; 5. nadenken over mogelijke oplossingen; 6. Octopus avond, discussie; 7. werkgroep vormt concept maatregelenpakket – inclusief noodzakelijke samenwerking met gemeente, politie, VVN; 8. definitief maatregelenpakket.



### **Julie ( [www.julie-zone30.eu](http://www.julie-zone30.eu) )**

Julie komt uit België, maar wordt inmiddels in Nederland ook veel toegepast. Het gebruikt vrijwel hetzelfde kleurrijke wegmeubilair als Octopus. Kenmerk van Julie is 'het handje'. Julie is bedoeld voor scholen in (onopvallende) 30-zones. Het doel is om met minimale ingrepen het maximale resultaat te behalen. Van de vele fysieke elementen (accentpaal, hek voor schoolingang, trottoirpaal, afvalbakken, voetstappen, bank, kiss&go bord, snelheidsmeetapparaat en communicatiepakket) worden in Nederland vaak alleen de accentpaal en de anti-parkeerpaaltjes toegepast.



## **Leer in het verkeer ([www.leerinhethetverkeer.nl/](http://www.leerinhethetverkeer.nl/))**

Leer in het verkeer is een concept waarbij kinderen spelenderwijs leren om te gaan met regels en gedragingen in het verkeer. De Dick Bruna figuren en illustraties zijn herkenbaar voor jonge kinderen. Leer in het verkeer richt zich op gemeenten, basisscholen en kinderdagverblijven en daarbinnen vooral op (jonge) kinderen. Onderdelen van Leer in het verkeer zijn: lespakket, leermiddelen op straat (schoolplein), praktische oefenmaterialen, schoolpleinproducten en borden.



## **Eigen (gemeentelijke) inrichting**

Een aantal gemeenten in Nederland, waaronder Utrecht, Purmerend en Ede, hebben gekozen voor een eigen, herkenbare inrichting van schoolomgevingen. Soms wordt hierbij gebruik gemaakt van elementen van Octopus (Purmerend), Julie of Leer in het verkeer en soms van enigszins aangepaste, bestaande verkeersborden. Een eigen inrichting kan voordelen hebben. Zo heeft de gemeente meer vrijheid over de inrichting van het proces. Voor scholen met weinig problemen kan met een eigen aanpak veel sneller een veilige inrichting worden gerealiseerd. Ook ben je met een eigen inrichting niet afhankelijk van de leverancier van een gestandaardiseerde aanpak als Leer in het Verkeer en Octopus. Dit kan goedkoper zijn en minder problemen opleveren met leveringen. Wel moet een gemeente die kiest voor een eigen inrichting de capaciteit en kennis hebben om een en ander zelf te ontwikkelen en uit te voeren. In de uitwerkingen hierna zijn afbeeldingen opgenomen van diverse eigen gemeentelijke inrichtingen (zie o.a. Utrecht en Purmerend).





School aan:  
**Erftoegangsweg**  
**Binnen de bebouwde kom**

**Wel snelheidsproblemen**  
**Wel parkeerproblemen**



Het Palet  
 Locatie Centrum  
 Afrol 14  
 3131 BA Vlaardingen

400 leerlingen



Gemeente Vlaardingen

**Omgevingskenmerken**

Omgeving redelijk druk, nabij winkelcentrum .  
 Trottoir overall aanwezig, fiets en auto op één rijbaan.  
 Centrum met betaald parkeren.  
 Parkeergarage binnen 100 meter.

**Orde grootte problemen**

Veel op de stoep parkeren, dubbel parkeren.  
 Klachten over snelheidsovertredingen, er zijn geen  
 concrete cijfers bekend.

**Betrokken partijen en rollen**

Gemeente	Initiatiefnemer
Octopus	Procesbegeleiding meedenken
School	Gesprekken voeren (o.a. met supermarkt)
Ouders & kinderen	Meedenken en meedoen

*Sinds de aanleg van de veilige schoolomgeving in 2009 zijn ouders en school van mening dat de situatie veiliger is geworden. Het snelheidsprobleem lijkt te zijn opgelost. Parkeerproblemen blijven bestaan. Ondanks aanwezige (betaalde) parkeerplaatsen en -garage op 100 meter afstand blijven ouders fout parkeren. Deze betaalde oplossingen zijn niet geschikt voor haal- en breng verkeer, want de extra moeite is te groot voor de parkeerduur*

**Budget** gemiddeld € 40.000 per school

**Evaluatie** na 1,5 jaar door Rekenkamer, daarna niet structureel.

**Tijdsinspanning** ongeveer 1,5 schooljaar

**Handhaving** wijkagent controleert bv. op naleving stopverbod,

**Ambitieniveau** gemeente pakt alle scholen aan die kunnen motiveren dat het nodig is.

koppeling met bv. zebra-acties en lasergun-les.

**Beheer en onderhoud** opgenomen in regulier onderhoud.

**Koppeling met verkeerseducatie en/of campagnes**

- Buurtagent helpt bij zebra-acties en bv. een lasergun-les.
- Verkeersleraar, verkeersexamen.
- De gemeente doet jaarlijks mee aan een aantal verkeerscampagnes.
- Communicatie kinderen&ouders over brengen en halen (met de fiets/ lopend).

Toegepaste maatregelen methode:  
**Octopus**



'Schoolzone'  
op de weg<sup>1</sup>



Cirkels op de weg<sup>3</sup>



Hekjes tegen parkeren<sup>5</sup>  
en Octopuspaal<sup>3</sup>

**Verdere maatregelen**

- Zebra aangepast: middengeleider aangelegd met dikkere middenlijn<sup>7</sup>
- Aangepaste snelheid naar 30 km/uur (adviesnelheid)<sup>3</sup>
- Aanpassing laad- en lostijden van supermarkt<sup>4</sup>
- Verplaatsen/ aanpassen zichtbeperkingen (zoals glasbak)
- Paaltjes voor het scheiden van voet- en fietspad<sup>6</sup>

**Sterke punten**

Octopus richt zich vooral op het proces rond de veilige inrichting. Deze aanpak werkt goed in het centrumgebied met veel betrokken partijen en complexe problemen. Het uitgebreide proces van Octopus was hier gewenst. Door veel aandacht aan het proces te besteden is draagvlak gecreëerd bij alle betrokken partijen. De gekozen oplossingen is maatwerk voor deze locatie. Hierbij speelden parkeerproblemen gecombineerd met laden en lossen. De Octopus-aanpak heeft geleid tot een oplossing waar iedereen blij mee is. Zonder dat het aantal parkeerplaatsen direct is vergroot, is het probleem van het tekort aan parkeerplaatsen verkleind.

**Verbeterpunten:**

De Octopusaanpak heeft de verkeerssituatie verbeterd. Echter, het probleem van fout parkeren van ouders is niet volledig opgelost. Dit lijkt, gegeven de locatie van de school, ook heel moeilijk oplosbaar.



School aan:  
**Erftoegangsweg**  
**Binnen de bebouwde kom**

**Geen snelheidsproblemen**  
**Wel parkeerproblemen**



De Klinker  
 Binnensingel 128  
 3134 NH Vlaardingen

250 leerlingen



Gemeente Vlaardingen

**Omgevingskenmerken**

Redelijke drukke omgeving, nabij winkelcentrum.  
 Trottoir is overal aanwezig.  
 Fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer op één rijbaan.  
 Weinig parkeerruimte beschikbaar.

**Orde grootte problemen**

Parkeren op de stoep,  
 dubbel parkeren,  
 parkeren op kruispunten.

**Betrokken partijen en rollen**

Gemeente	Initiatiefnemer
Julie	Procesbegeleiding meedenken
School	Meedenken
Ouders&kinderen	Meedenken

*Sinds de aanleg in 2009 is de parkeerproblematiek en de verkeersveiligheidssituatie sterk verbeterd tot totaal opgelost. Recent wel weer klachten van omwonenden over verkeerd parkerende ouders (bij halen en brengen).*

**Budget** was waarschijnlijk rond € 40.000

**Tijdsinspanning** ongeveer 1 schooljaar

**Ambitieniveau** gemeente wil scholen helpen, scholen moeten motiveren waarom herinrichting nodig is.

**Evaluatie** na 1,5 jaar door Rekenkamer, daarna niet structureel

**Handhaving** is goed, wijkagent

**Beheer en onderhoud** stand van zaken Julie elementen wordt in de gaten gehouden.

**Koppeling met verkeerseducatie en/of campagnes**

- Verkeersleraar
- Verkeersexamens
- Verkeerslesmethode



## Toegepaste maatregelen methode:

### Julie



Schoolzone<sup>1,2</sup>



Julie attentiepaal<sup>3</sup>



Julie paaltjes tegen parkeren<sup>5</sup>

#### Verdere maatregelen

- Oplossen van zichtproblemen door o.a. het verplaatsen van glasbakken.
- Zebrapaden vernieuwd aangelegd: op verhogingen en met klinkers (dus niet geverfd)<sup>7</sup>

#### Sterke punten

Procesaanpak Julie werkt goed in een gebied met parkeerproblemen. De gekozen maatregelen zijn een resultaat van het Julie proces, en zijn locatiespecifiek. Op deze locatie was het parkeren een probleem en de Julie paaltjes zijn effectief om foutparkeren te voorkomen. De doorstroming is hierdoor ook verbeterd. Het uitgebreide proces zorgt ook voor draagvlak in de omgeving.

#### Verbeterpunten:

De Julie aanpak heeft de verkeerssituatie verbeterd. De parkeersituatie blijft echter een aandachtspunt. De infrastructurele maatregelen zijn niet gekoppeld aan bijvoorbeeld campagnes of activiteiten van verkeersouders. Dit zou de parkeersituatie nog verder kunnen verbeteren.

School aan:  
**Gebiedsontsluitingsweg**  
**Binnen de bebouwde kom**

**Wel snelheidsproblemen**  
**Geen parkeerproblemen**



Boemerang  
 Zichthof 11  
 1445 HC Purmerend

230 leerlingen



**Omgevingskenmerken**

Jaren tachtig wijk met drukke, doorgaande weg.  
 School ligt aan deze weg. Overal is trottoir aanwezig.  
 Op de gebiedsontsluitingsweg is fiets- en autoverkeer gemengd.  
 Een aangrenzende erftoegangsweg heeft fietsstroken.

**Orde grootte problemen**

Geen exacte cijfers van snelheidsovertredingen bekend. Er zijn hier wel klachten over.

**Betrokken partijen en rollen**

Gemeente	Initiatiefnemer
School	Initiatiefnemer
Ouders & kinderen	Meedenken en meedoen
Adviesbureau (SOAB)	Procesbegeleiding

*De school ligt aan een drukke weg in een bocht met een bushalte voor de deur. De periodieke snelheidsverlaging (limiet van 50 naar 30 km/uur tijdens breng- en haalmomenten) zorgt voor gewenst snelheidsgedrag tijdens deze momenten en geen vertragingen op andere momenten. Door het tijdelijke karakter valt het meer op en is het draagvlak groter. De school is vanaf de weg moeilijk te zien, maar de blauwe cirkels geven aan dat de automobilist zich binnen loopafstand van de school bevindt. Ondanks deze gerichte aanpak blijven klachten, welke betrekking hebben op het breng- en haalgedrag van ouders.*

**Budget** ongeveer € 100.000.

**Evaluatie** vindt niet plaats.

**Tijdsinspanning** ongeveer een jaar.

**Handhaving** gebeurt incidenteel.

**Ambitieniveau** niet veel scholen, maar goed per school.

**Beheer en onderhoud** gemeente, geen extra budget.

**Koppeling met verkeerseducatie en/of campagnes**

De veilige schoolomgeving is niet gekoppeld aan verkeerseducatie en/of campagnes, maar aan scholen die mee willen doen is wel als eis gesteld dat zij actief zijn op het gebied van verkeerseducatie. Veilige inrichting van schoolomgevingen is een initiatief van de gemeente Purmerend. Verkeerseducatie is een verantwoordelijkheid van de school. Verkeerscampagnes worden geregeld door de gemeente (op dit moment geen).

## Toegepaste maatregelen methode: Eigen inrichting, elementen Octopus



Schoolzone en dynamisch  
snelheidsbord<sup>1,2</sup>



Cirkels op de weg<sup>3</sup>



Middengeleider, verkorte  
oversteeklengte<sup>7</sup>

### Verdere maatregelen

- Cirkels zijn vanuit alle richtingen aangelegd, op punten waar fiets- en voetgangersstromen naar de school samenkomen. Dit is bepaald op basis van geanalyseerde schoolhuisroutes<sup>3</sup>.
- Geaccentueerde oversteken (geen zebra's)<sup>7</sup>
- Het dynamisch snelheidsbord staat op twee wegen: op de 'drukke' aangrenzende gebiedsontsluitingsweg, alleen aan de schoolaangrenzende kant (zuid naar noord); en op een van de zijwegen, voor verkeer dat de drukke weg opdraait<sup>4</sup>.

### Sterke punten

Gemeente Purmerend is in de hele gemeente aan de slag gegaan met veilig inrichten van schoolomgevingen, als onderdeel van het verkeersveiligheidsplan. Scholen die in aanmerking wilden komen, moesten zich aanmelden en actief zijn op gebied van verkeerseducatie. Door deze actieve houding van scholen zijn de omgevingen zonder problemen en met enthousiasme tot stand gekomen.

Met het dynamische snelheidsbord bij deze school wordt de doorstroming op de gebiedsontsluitingsweg niet onnodig beperkt. Hierdoor is de bereidheid om snelheid te minderen wanneer het echt nodig is, groter.

### Verbeterpunten:

De effecten van het dynamische snelheidsbord zijn (nog) niet geëvalueerd. Hierdoor is niet vast te stellen of snelheden inderdaad verlagen. Vooraf is niet nagedacht over het beheer en onderhoud van het dynamische snelheidsbord. Dit levert nu discussies op.

School aan:  
**Gebiedsontsluitingsweg  
 Binnen de bebouwde kom**

**Wel snelheidsproblemen  
 Geen parkeerproblemen**



Kawama/ Oeboentoe/  
 Watoto/Anansi/ Spurd  
 Zambezilaan 278  
 1448 PN Purmerend



+/- 850 leerlingen

**Omgevingskenmerken**

Goed georganiseerde, ruime wijk, begin deze eeuw gebouwd.  
 Overall is trottoir aanwezig.  
 Langs de gebiedsontsluitingsweg ligt een fietspad .  
 Op erftoegangswegen zijn auto's en fietsers gemengd.  
 Voldoende parkeerruimte in de buurt van de school.

**Orde grootte van problemen**

Over de snelheden op de gebiedsontsluitingsweg voor de school kwamen klachten binnen over snelheidsovertredingen. Metingen zijn er niet gedaan.

**Betrokken partijen en rollen**

Gemeente	Initiatiefnemer
School	Initiatiefnemer
Ouders & kinderen	Meedenken en meedoen
Adviesbureau (SOAB)	Procesbegeleiding

*De school ligt in een nieuwbouwwijk, waarbij vooraf goed is nagedacht over de schoolomgeving. Dit heeft gezorgd voor een veilige omgeving met voldoende parkeerplaatsen en vrije route voor het voet- en fietsverkeer.*

**Budget** voldoende beschikbaar gesteld  
**Tijdsinspanning** ongeveer een jaar  
**Ambitieniveau** Purmerend liep voorop, ambitie was niet om veel scholen te doen, maar om het goed te doen.

**Evaluatie** vindt niet plaats.  
**Handhaving** is (nog) niet nodig.  
**Beheer en onderhoud** valt onder de gemeente.

**Koppeling met verkeerseducatie en/of campagnes**

De veilige schoolomgeving is niet gekoppeld aan verkeerseducatie en/of campagnes, maar aan scholen die mee willen doen is wel als eis gesteld dat zij actief zijn op het gebied van verkeerseducatie. Basisscholen doen in groep 7 theorie en praktijk examen. Veilige inrichten schoolomgevingen initiatief van de gemeente Purmerend. Andere verkeerseducatie wordt geregeld vanuit de school, verkeerscampagnes worden geregeld door de gemeente (op dit moment geen).

## Toegepaste maatregelen methode: Eigen inrichting



Schoolzone en plaatselijke  
snelheidsbeperking<sup>1,2</sup>



Doorgetrokken fietspad over  
parkeerplaats<sup>6</sup>



Attentiestippen voor  
geaccentueerde oversteek<sup>7</sup>

### Verdere maatregelen

Schuine parkeervakken, zodat ouders gemakkelijk kunnen in- en uitrijden<sup>5</sup>.  
Overall oversteken in fasen, door middengeleider of middenberm<sup>7</sup>  
De oversteken zijn geaccentueerd, maar geen zebrabaden (schijnveiligheid)<sup>7</sup>.  
Capaciteit van parkeerplaats is uitgebreid, waardoor fietspad nu over de parkeerplaats loopt.  
Om het attentieniveau te verhogen is het fietspad in rode klinkers aangelegd, met witte randklinkers<sup>6</sup>.

### Sterke punten

Gemeente Purmerend is in de hele gemeente aan de slag gegaan met veilig inrichten van schoolomgevingen, als onderdeel van het verkeersveiligheidsplan. Scholen die in aanmerking wilden komen, moesten zich aanmelden en actief zijn op gebied van verkeerseducatie. Door deze actieve houding van scholen zijn de omgevingen zonder problemen en met enthousiasme tot stand gekomen.

Bij de realisatie van de wijk is al nagedacht over de inrichting van de schoolomgeving. Er is voldoende parkeerruimte en verschillende verkeersstromen, voetgangers, fietsers en autoverkeer, zijn gescheiden. De aanvullende maatregelen zorgen voor extra attentie.

### Verbeterpunten:

De inspanningen voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan zijn begin 21<sup>ste</sup> eeuw gedaan. Nu, bijna tien jaar later, wordt niet veel meer gedaan. Het verdient aanbeveling om via evaluatie of monitoring van de naleving vast te stellen of de huidige inrichting nog voldoet en of er eventueel aanvullende maatregelen nodig zijn.

School aan:  
**Gebiedsontsluitingsweg  
 Binnen de bebouwde kom**

**Wel snelheidsproblemen  
 Geen parkeerproblemen**



Rietendakschool  
 Laan van Chartroise 160  
 3552 EZ Utrecht

174 leerlingen



**Omgevingskenmerken**

Omgeving: drukke weg, bushaltes.  
 Overall trottoir aanwezig  
 Fiets&auto: gemengd

**Orde grootte problemen**

Op de gebiedsontsluitingsweg wordt harder gereden van  
 50 km/uur. Hoeveel harder is onbekend.

**Betrokken partijen en rollen**

Gemeente	Initiatiefnemer / regie
School	Inspanningsverplichting verkeerseducatie
Ouders & kinderen	-
Omwonenden	Beperkte inspraak

*De Gemeente Utrecht zorgt zelf voor de inrichtingselementen. Dit scheelt kosten en het heeft als belangrijkste voordeel dat de producten altijd op voorraad zijn en de "leverancier" niet failliet kan gaan. De inrichtingselementen worden alleen geplaatst als de school ook meedoet aan het Utrechts Verkeersveiligheidslabel. Dit geldt ook andersom. Drempels of maatregelen tegen parkeerproblemen vallen niet binnen het maatregelenpakket. Het aantal klachten is na invoering van de schoolzone gedaald.*

**Budget** €8.000,- tot €10.000,-

**Tijdsinspanning** 2 jaar (incl. voorbereiding)

**Ambitieniveau** met weinig budget veel doen

**Evaluatie** vindt niet structureel plaats

**Handhaving** gebeurt incidenteel

**Beheer en onderhoud** valt onder de gemeente

**Koppeling met verkeerseducatie en/of campagnes**

- Utrechts Verkeersveiligheidslabel. Scholen met een label:
- Geven in alle groepen theoretische verkeerseducatie;
  - Besteden regelmatig tijd aan praktische verkeerslessen;
  - Betrekken de ouders actief bij verkeersactiviteiten;
  - Zetten zich in voor verkeersveiligheid in de schoolomgeving en op de schoolthuisroutes;
  - Hebben verkeerseducatie en verkeersveiligheid verankerd in hun schoolbeleid.

## Toegepaste maatregelen methode: Eigen inrichting



School op de weg<sup>1,2</sup>



Rode hekken<sup>6</sup>



Schoolzone<sup>3</sup>



Attentieverhogende paaltjes<sup>3</sup>

### Verdere maatregelen

Bij de inrichtingselementen hoort standaard het Utrechts Verkeersveiligheidslabel (zie hiernaast).

### Sterke punten

De schoolzone is herkenbaar, omdat overal in Utrecht dezelfde materialen worden toegepast. Dit zorgt voor een hoger attentieniveau. De inrichtingselementen zijn altijd beschikbaar, omdat Utrecht zelf de leverancier is. Omdat gekozen is voor een adviessnelheid, zijn geen verkeersbesluiten nodig. Hierdoor kunnen de inrichtingselementen zonder mogelijke bezwaren worden geplaatst. Opvallend element van de Utrechtse inrichting is het rode hek voor de uitgang van de school. Dit hek voorkomt dat de schoolkinderen direct de weg op kunnen rennen en attendeert het verkeer op de in/uitgang van de school.

### Verbeterpunten:

De inrichting is goed voor de herkenbaarheid, maar leidt niet in elke situatie tot een verlaging van de gereden snelheid. De effecten van de adviessnelheid zijn niet gemeten. Verder biedt de Utrechtse inrichting weinig oplossingen voor eventuele parkeerproblemen, maar door de koppeling met het Utrechts Verkeersveiligheidslabel kan hier wel via educatie en campagnes veel aan worden gedaan.



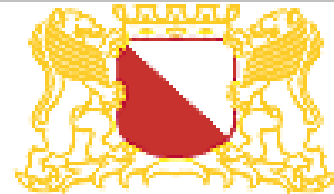
School aan:  
**Erftoegangsweg  
Binnen de bebouwde kom**

**Geen snelheidsproblemen  
Wel parkeerproblemen**



OBS Tuindorp  
en Paulusschool  
Prof. van Bemmelenlaan 34  
Utrecht

Totaal 650 leerlingen



**Gemeente Utrecht**

**Omgevingskenmerken**

Omgeving: oude wijk met veel eenrichtingsstraten.  
Overall trottoir aanwezig.  
Fiets en auto: gemengd.

**Orde grootte problemen**

Parkeren op de stoep  
Dubbel parkeren  
Parkeren op kruispunten

**Betrokken partijen en rollen**

Gemeente	Initiatiefnemer / regie
School	Inspanningsverplichting verkeerseducatie
Ouders&kinderen	
Omwonenden	Beperkte inspraak

*Deze school ligt in een oude wijk, met een beperkt aantal parkeerplaatsen. Dit leidt tijdens de spitsmomenten van de school tot een tekort aan parkeerplaatsen. Het aantal klachten is na invoering van de schoolzone gedaald.*

**Budget** €8.000,- tot €10.000,-

**Tijdsinspanning** 2 jaar (incl. voorbereiding)

**Ambitieniveau** met weinig geld veel doen

**Evaluatie** vindt niet structureel plaats

**Handhaving** gebeurt incidenteel

**Beheer en onderhoud** vallen onder de gemeente

**Koppeling met verkeerseducatie en/of campagnes**

Utrechts Verkeersveiligheidslabel. Scholen met een label:

- Geven in alle groepen theoretische verkeerseducatie;
- Besteden regelmatig tijd aan praktische verkeerslessen;
- Betrekken de ouders actief bij verkeersactiviteiten;
- Zetten zich in voor verkeersveiligheid in de schoolomgeving en op de schoolthuisroutes;
- Hebben verkeerseducatie en verkeersveiligheid verankerd in hun schoolbeleid.



Toegepaste maatregelen methode:  
**Eigen inrichting**



Rood hek bij de in-/uitgang van de school<sup>3</sup>



Schoolzonebord en 'school' op straat, samen met gekleurde paaltjes<sup>1,2,5</sup>



Paaltjes op parkeerterrein<sup>5</sup>

**Verdere maatregelen**

Bij de inrichtingselementen hoort standaard het Utrechts Verkeersveiligheidslabel (zie hiernaast).

**Sterke punten**

De schoolzone is herkenbaar, omdat overal in Utrecht dezelfde materialen worden toegepast. Dit zorgt voor een hoger attentieniveau. De inrichtingselementen zijn altijd beschikbaar, omdat Utrecht zelf de leverancier is. Opvallend element van de Utrechtse inrichting is het rode hek voor de uitgang van de school. Dit hek voorkomt dat de schoolkinderen direct de weg op kunnen rennen en attendeert het verkeer op de in/ uitgang van de school. Gekozen is voor een adviessnelheid, waarvoor geen verkeersbesluit nodig is. Voor het plaatsen van geen van de inrichtingselementen van de Utrechtse inrichting is een Verkeersbesluit nodig. Hiermee kan veel tijd en geld worden bespaard.

**Verbeterpunten:**

De inrichting is goed voor de herkenbaarheid, maar leidt niet in elke situatie tot een verlaging van de gereden snelheid. Effecten van de adviessnelheden zijn niet gemeten. De genomen maatregelen voor de beide voorbeeldscholen van de gemeente Utrecht zijn vrijwel hetzelfde, terwijl de scholen aan andere type wegen staan (gebiedsontsluitingsweg versus erftoegangsweg) en andere problemen hebben (snelheidsproblemen versus parkeerproblemen). Dit suggereert dat de meer aandacht is besteed aan herkenbaarheid en minder aan het oplossen van de problemen.

School aan:  
**Erftoegangsweg**  
**Binnen de bebouwde kom**

**Wel snelheidsproblemen**  
**Geen parkeerproblemen**



Rietveldschool  
Snelliuslaan 3  
Badhoevedorp

500 leerlingen



gemeente  
**Haarlemmermeer**

### Omgevingskenmerken

Drukke, 'nieuwbouw' omgeving.  
Overall is trottoir aanwezig.  
De klinkerwegen rond de school zijn éénrichtingsverkeer voor auto's, fietsers in twee richtingen.

### Orde grootte van problemen

Naar de school toe is het voetpad aan één kant van de weg toegewezen aan fietsers.  
Groot parkeerterrein aanwezig, gedeeld met dorps huis en sportcentrum.

### Betrokken partijen en rollen

Gemeente	Initiatiefnemer
School	Helpt bij probleemanalyse. Zorgt voor communicatie naar ouders en leerlingen.
Omgeving	Informatieavond (geen input vooraf)

*De inrichting van de Rietveldschool is met één inloopavond voor omwonenden tot stand gekomen. Hierdoor is er veel commotie in de buurt ontstaan en zijn er bezwaren op het verkeersbesluit ingediend. Tijdens een tweede informatieavond is uiteindelijk het idee gelanceerd om de stoep aan één zijde van de weg aan te wijzen als fietspad zodat een parkeerverbod langs de straat niet nodig meer was. Na goede communicatie werkt dit goed. Helaas is het voetpad niet ingericht als fietspad (bijvoorbeeld niet in rood aangelegd).*

**Budget** aanvankelijk € 56.000 door noodzakelijke wijzigingen €140.000,-.

**Tijdsinspanning:** door druk van het college is de beschikbare tijd beperkt.

**Ambitieniveau** 40 scholen aanpakken in college periode (4 jaar).

**Evaluatie** vindt niet structureel plaats

**Handhaving** gebeurt incidenteel

**Beheer en onderhoud** gemeente

### Koppeling met verkeerseducatie en/of campagnes

In bezit van Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel (HVL), samengevat betekent dat:

- gebruikt een moderne lesmethode in alle groepen;
- geeft praktisch verkeersonderwijs;
- doet mee aan het theoretisch en praktisch verkeersexamen;
- heeft een verkeerswerkgroep bestaande uit school en ouders;
- verkeersonderwijs is onderdeel van het schoolbeleid;
- structurele aandacht voor veilig halen en brengen.

## Toegepaste maatregelen methode: Leer in het verkeer/ eigen inrichting



'Schoolzone' met  
Geel waarschuwingsbord<sup>1,2</sup>



Afzetzone<sup>5</sup>



Uitlegborden van  
Dick Bruna<sup>9</sup>



Fietspad over het trottoir<sup>6</sup>

### Verdere maatregelen

Een trottoir is aangewezen als fietspad, zodat fietsers veilig naar school kunnen komen. Dit betekent dat de voetgangers aan de andere zijde van de weg moeten lopen. Het "fietspad" is aangeduid met een bord en tegel en is afgescheiden met paaltjes.

De "standaard maatregelen" van de gemeente Haarlemmermeer zijn toegepast. De geel omrande borden schoolzone en is de voorrangssituatie op twee kruispunten aangepast, om de situatie veiliger te maken. Ook is er een stopverbod ingesteld om te zorgen dat op het parkeerterrein geparkeerd wordt, is de inrichting van het parkeerterrein aangepast zodat het verkeer daar beter circuleert, is éénrichtingsverkeer ingevoerd, zijn drempels aangebracht en is de 30km zone uitgebreid.

### Sterke punten

Veilige inrichting van schoolomgevingen is een van de doelstellingen van het collegeprogramma van de gemeente Haarlemmermeer van 2011- 2014. Dit betekent dat geld beschikbaar is. De gemeente pakt eerst de scholen aan met de schoolomgevingen die de meeste aandacht nodig hebben, scholen in het bezit van het Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel krijgen voorrang. Voor de Rietveldschool heeft dit uiteindelijk geresulteerd in een veilige inrichting van de schoolzone, tot tevredenheid van de buurt en de school.

### Verbeterpunten:

Door de hoge ambitie van het collegeprogramma, moeten veel schoolomgevingen in korte tijd veilig worden ingericht. Door de gehaastheid wordt het proces soms te snel doorlopen, wat uiteindelijk resulteert in vertraging en meerkosten. Specifiek bij Rietveldschool, waren omwonenden niet vooraf geraadpleegd. Pas toen er een ontwerp was is dit gepresenteerd. Dit heeft geleid tot veel bezwaar in de buurt. Het proces had vooraf breder opgepakt moeten worden, om ook draagvlak vanuit de buurt te krijgen. Wensen van de school kunnen op gespannen voet staan met wensen van de omgeving. Een aanpak waarin beide partijen zijn betrokken is noodzakelijk om tot een gewenst uitresultaat te komen. Dit voorkomt veel nazorg.

School aan:  
**Gebiedsontsluitingsweg**  
**Binnen de bebouwde kom**

**Wel snelheidsproblemen**  
**Geen parkeerproblemen**



J.P. Heijeschool  
Prins Hendriklaan 30  
Hoofddorp

120 leerlingen



**gemeente**  
**Haarlemmermeer**

#### Omgevingskenmerken

Op de hoek van een drukke gebiedsontsluitingsweg en een erftoegangsweg  
Overall is trottoir aanwezig.  
Fietspad langs gebiedsontsluitingsweg, fietspad langs erftoegangsweg, fietsers en auto's gemengd op zijstraten. Naast een cultureel centrum.  
Betaald parkeren/ blauwe zone.

#### Orde grootte problemen

School ligt aan een drukke gebiedsontsluitingsweg.  
Door de grote drukte in de spits van de snelheidsovertredingen dan mee. Tijdens de haalmomenten wel hogere snelheden.

#### Betrokken partijen en rollen

Gemeente	Initiatiefnemer
School	Verzorgen communicatie
Ouders&kinderen	Niet betrokken
Omwonenden	Informatieavond achteraf

*De J.P. Heijeschool is een school voor moeilijk lerende kinderen. Het aantal leerlingen is beperkt, maar aangezien de school tussen drie drukke gebiedsontsluitingswegen ligt, zijn maatregelen noodzakelijk. Vooral voor busjes moest iets worden geregeld.*

**Budget** €40.000.

**Tijdsinspanning** minder dan een jaar.

**Ambitieniveau** 40 scholen aanpakken in college periode (4 jaar).

**Evaluatie** vindt niet plaats.

**Handhaving** gebeurt incidenteel.

**Beheer en onderhoud** valt onder de gemeente.

#### Koppeling met verkeerseducatie en/of campagnes

Op weg naar een aangepast Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel (HVL). School stimuleert leerlingen om zelfstandig naar school te gaan (voet, fiets of OV). Doet veel aan praktische verkeerslessen, heeft een verkeersouder, doet mee aan de scholen zijn weer begonnen.

## Toegepaste maatregelen methode: Eigen inrichting



Schoolzone op de straat,  
geel bord met schoolzone<sup>2</sup>



Dynamisch snelheidsbord<sup>3</sup>



Beperkt parkeerruimte  
Langs weg betaald parkeren<sup>5</sup>

### Verdere maatregelen

Er is een speciale locatie aangewezen voor de schoolbusjes. Deze staan in een zijstraat, zodat ze geen overlast veroorzaken en parkeerplaatsen in beslag nemen. Daarnaast is een zebepad aangelegd, is een zijstraat éénrichtingsverkeer geworden, is de 30km zone in de omliggende wijk uitgebreid en is op een aantal parkeerplaatsen een parkeerdurbeperking ingevoerd.

### Sterke punten

Het dynamisch snelheidsbord en de waarschuwborden met oplichtende lampen, zorgen voor extra attentie. De lagere limiet (30 km/uur in plaats van 50 km/uur) geldt alleen tijdens de breng- en haalmomenten. Hierdoor wordt de doorstroming op de andere momenten niet gehinderd. Volgens de gemeente is de gemiddelde snelheid afgenomen, tijdens de breng- en haaltijden van de school .

### Verbeterpunten:

Evaluatie van de effecten van het dynamische snelheidslimiet is niet gedaan. Volgens de gemeente is de snelheid wel afgenomen, maar niet tot (onder de) gewenste 30km/uur.

School aan:  
**Gebiedsontsluitingsweg  
Binnen de bebouwde kom**

**Wel snelheidsproblemen  
Wel parkeerproblemen**



De Oetkomst  
Hoofdweg 42  
9615 AE Kolham

75 leerlingen

GEEMEENTE SLOCHTEREN



**Omgevingskenmerken**

De school ligt aan een laantje (ongeveer 50 m) en de school is niet zichtbaar vanaf de gebiedsontsluitingsweg. Ter hoogte van de school is op de gebiedsontsluitingsweg een 30 km/uur. zone ingesteld.

Op het laantje is alle verkeer gemengd, geen trottoir.

Langs de doorgaande weg ligt aan de schoolzijde een tweerichtingverkeer fietspad, aan de andere zijde een voetpad. Langs de doorgaande weg zijn een aantal parkeerplaatsen.

**Betrokken partijen en rollen**

Gemeente	Stimuleren van de scholen, financier, plaatsen meubilair
School	Initiatiefnemer (via de verkeersouders)
Ouders&Kinderen	Zo goed mogelijk betrokken (door de verkeersouders)
VVN	Stimuleren en ondersteunen

*Van 14 scholen in de gemeente Slochteren zijn de omgevingen veilig ingericht met Julie meubilair. De herkenbaarheid is daardoor groot. Vóór het instellen van de 30-zone in Kolham reed 85% langzamer dan 44 km/uur, één jaar na het instellen was dit gedaald naar 43 km/uur. Wel zijn enige klachten over trillingen vanwege de drempels*

**Budget** €7.500 voor Julie meubilair + BDU subsidie 30 – zone.

**Tijdsinspanning** initiatief 2006, offerte + plaatsing 2008, evaluatie + nazorg + subsidie 2009.

**Ambitieniveau** alle 14 scholen veilig ingerichten.

**Evaluatie** ja, in 2009 en in 2012 nieuwe snelheidsmetingen gepland.

**Handhaving** Geen handhaving.

**Beheer en onderhoud** Gemeente Slochteren.

**Koppeling met verkeerseducatie en/of campagnes**

De gemeente Slochteren werkt met verkeersveiligheidslabels. Hierbij stimuleert de gemeente de scholen, scholen hebben het initiatief, net als de verkeersouders en Veilig Verkeer Nederland afdeling De Wolstreek is actief betrokken, faciliteert en ondersteunt waar nodig. Projecten die de Oetkomst doet:

- |   |                                    |
|---|------------------------------------|
| – Praktijk en theorie Fietsexamen;              | – Verkeers(les)methode Streetwise; |
| – Project “Op voeten en fietsen naar school”;   | – De scholen zijn weer begonnen.   |
| – Blijvende aandacht via de schoolnieuwsbrief ; |                                    |



## Toegepaste maatregelen methode:

### Julie



Schoolzone met Julie paal<sup>2</sup>



Attentiehokjes  
bij laantje naar de school<sup>3</sup>



Bepaalde aantal parkeerplaatsen<sup>5</sup>

## Verdere maatregelen

In het 'centrum' van Kolham is een 30 km/uur zone ingesteld. Deze ligt ruim rond de ingang van de school. De 30 km/uur. zone is goed herkenbaar, de omgeving is ingericht als verblijfsgebied. Verkeer van rechts heeft voorrang, ook het verkeer uit het laantje waar de school aan ligt.

## Sterke punten

De gemeente Slochteren past dezelfde Julie inrichting toe op alle scholen in de gemeente. De herkenbaarheid is hierdoor groot. Veel scholen liggen aan dezelfde, lange gebiedsontsluitingsweg. Over een afstand van ongeveer 10 kilometer komt een automobilist vijf scholen tegen, met dezelfde veilige schoolomgeving. De in-/uitgang van iedere school is geaccentueerd met de hoekhekjes zoals weergegeven op de middelste foto, of met een hek voor de in-uitgang van de school (als deze aan de weg grenst).

## Verbeterpunten:

De gemeente Slochteren heeft de inrichting van veilige schoolomgevingen goed aangepakt, er zijn nauwelijks verbeterpunten. Wellicht dat nog iets in de communicatie naar omwonenden en betrokkenen over de effecten van de 30 km/uur zone worden verbeterd, zodat de beleving aansluit bij de positieve meetresultaten.

School aan:  
**Erftoegangsweg**  
**Binnen de bebouwde kom**

**Wel snelheidsproblemen**  
**Geen parkeerproblemen**



Cortemich  
 Cortemich 2  
 6367 CG Voerendaal



600 leerlingen

**Omgevingskenmerken**

**Orde grote problemen**

Gescheiden toegangswegen voor auto's en fietsers van de school. Rondom de school gebruiken fietsers en auto's dezelfde weg. Er zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Naast de school ligt een parkeerplaats van een sportcomplex.

Geen voormetingen, wel klachten over te hard rijden. Na uitvoering van de veilige omgeving liggen de gemeten snelheden tussen 35 en 45 km/uur met 's nachts hogere pieken

**Betrokken partijen en rollen**

Gemeente	Initiatief/ meedenken
School & Medezeggenschapraad	Initiatief/ meedenken
(Verkeers)ouders & kinderen	Initiatief/ meedenken
Buurt	Initiatief/ meedenken
Adviesbureau	Advies en uitwerking
Verkeersveiligheidsorganisatie	Initiatief/ meedenken

*De school is in 2006-2007 gebouwd. Destijds is met omwonenden en andere betrokkenen ook gepraat over verkeers(veiligheid) effecten van de school. Desondanks veel klachten, waarop in 2008 de aanpassingen in schoolomgeving zijn gedaan. Het stopverbod werkt goed. Het in de verkeerde richting rijdende voertuigen op de eenrichting fietsstraat was 400 in 2010 en 200 in 2011 in eenzelfde meetperiode.*

**Budget** is onbekend

**Evaluatie** vindt niet plaats

**Tijdsinspanning.**

**Handhaving** ja, onderdeel van het plan – o.a. 5 minuten posten tijdens

**Ambitieniveau** oplossen van bezwaren en breng- of haalmoment klachten.

**Beheer en onderhoud** vallen binnen beheer Gemeente Voerendaal.

**Koppeling met verkeerseducatie en/of campagnes**

- Promoten van op de fiets of te voet naar school te komen.
- VEBO (Verkeers Educatie Basis Onderwijs).
- Praktijkprogramma in de omgeving van de school.



## Toegepaste maatregelen methode: Eigen inrichting



Fietsstraat  
ter hoogte van de school



Tijdelijk attentieverhogende  
borden



Periodiek stopverbod



Kiss&Ride zone

### Verdere maatregelen

Handhaving van éénrichting weg. Beheer van de parkeerplaats overgedragen aan de gemeente.  
Schoolzone en gescheiden toegangen voor auto- en fietsverkeer.

### Sterke punten

De schoolzone is duidelijk herkenbaar en de methode is gemakkelijk toepasbaar op andere locaties. Bij het halen en brengen houden ouders en verzorgers zich goed aan het stopverbod. De Kiss&Ride zone wordt goed gebruikt en de capaciteit is voldoende. De fietsstraat werkt goed.

### Verbeterpunten:

Buurbewoners laten vertegenwoordigen in een werkgroep door één bewoner en de rest informeren per brief, blijkt onvoldoende om klachten en bezwaren vanuit de buurt te voorkomen. Beter is om de hele buurt regelmatig te informeren over de plannen.

Bij het inrichten van veilige schoolomgeving beter rekening houden met de verkeersafwikkeling in de wijk, de verkeersgeneratie van de aanliggende sporthal en incidentele situaties (zoals bussen voor een schoolreis).

De gemeente Voerendaal heeft het inrichten van veilige schoolomgevingen nu opgenomen in het verkeersveiligheidsplan als een van de speerpunten. Op deze manier gaat de gemeente gestructureerd aan de slag met meer schoolomgevingen.



## VEEL GESTELDE VRAGEN

---

Bij het inrichten van een veilige schoolomgeving zult u tegen vragen aanlopen en met praktische problemen te maken krijgen. In dit hoofdstuk vindt u een lijst met veel gestelde vragen en veel voorkomende problemen. Per vraag/ probleem worden passende antwoorden gegeven en mogelijke oplossingen aangereikt. De nummers van de vragen zijn ook vermeld bij items van voorbeeldscholen die antwoord geven op deze vraag.

### **1. Wat is een schoolzone?**

- Gebied rond de school waarbinnen ouders hun kinderen brengen en halen; en
- Gebied rond de school waar stromen van kinderen samen komen of nog samen zijn.

Wat tot de schoolzone behoort, verschilt per school of situatie. Bij een uitgebreide procesaanpak wordt het precieze gebied van de schoolzone afgeleid uit de schoolhuisroutes van kinderen. En, omwonenden geven aan (tot) waar voor het brengen en halen wordt geparkeerd. Belangrijk hierbij is echter wel, dat de schoolzone nooit te groot mag worden: wanneer de school of de drukte rond de school vanaf het schoolzone bord niet te zien is, zullen minder automobilisten zich anders gaan gedragen.

Als uit verschillende (delen van) wijken kinderen op een school zitten, dan vallen de kruispunten waar deze stromen samenkomen binnen de schoolzone. Een schoolzone die begint op een kruispunt valt beter op dan een schoolzone die midden op een wegvak begint.

### **2. Hoe ziet een Entree van een schoolzone eruit?**

- Vrijwel altijd tekst 'schoolzone' of 'school' met lijnen op de weg; en
- Vertikaal element met tekst 'schoolzone' (verkeersbord, Octopuspaal, Juliepaal of 'Nijntje' bord)

De tekst 'school' of 'schoolzone' op de weg is een goede, herkenbare manier om een schoolzone weer te geven. Dit moet op alle toegangswegen van de schoolzone. Dit is bij alle voorbeeldscholen gerealiseerd en daarmee het enige element van een veilige schoolomgeving dat bij alle inrichtingen wordt toegepast. Hoewel het formeel een schoolzone is, zegt de tekst 'school' ook voldoende en is sneller te lezen en makkelijker te realiseren.

### **3. Hoe maak je de schoolzone herkenbaar en in samenhang met omgeving?**

De tekst 'school' of 'schoolzone' op de weg is het meest herkenbare element van een veilig ingerichte schoolomgeving. Alle andere elementen zijn afhankelijk van de gekozen aanpak. De herkenbaarheid wordt vergroot wanneer één gemeente voor alle scholen zoveel mogelijk dezelfde aanpak toepast. Maar ook wordt voor scholen langs eenzelfde weg door verschillende gemeentes de herkenbaarheid vergroot, wanneer voor deze scholen dezelfde aanpak wordt gebruikt. Tot slot hangt de herkenbaarheid af van de omgeving: kleurrijke paaltjes hebben in een drukke, stadse omgeving als Amsterdam minder effect dan bijvoorbeeld in een rustige gemeente als Purmerend. Versoberen van de omgeving valt in een drukke omgeving beter op dan nog meer opvallende elementen toevoegen aan een al drukke, opvallende omgeving.

#### **4. Zijn er ook periodieke verkeersmaatregelen?**

- Dynamische schoolzones (Boemerang, Purmerend; Heijeschool, Hoofddorp).
- Parkeer- of stopverboden voor bepaalde periodes (Rietveldschool, Haarlemmermeer).
- Aangepaste laad- en lostijden voor winkels in de buurt (Vlaardingen).

Aanvullende mogelijke periodieke verkeersmaatregelen (welke niet zijn toegepast bij de voorbeeldscholen):

- Inrijverboden tijdens bepaalde tijden voor bijvoorbeeld vrachtverkeer.
- Afstelling van verkeerslichten op de grotere stromen naar en van school tijdens breng- en haalmomenten.
- (Tijdelijke) inzet van dynamische snelheidsinformatiepanelen, zoals de welbekende smiley-borden.

Periodieke verkeersmaatregelen zijn geschikt voor schoolomgevingen, omdat de problemen in deze omgeving ook 'periodiek' zijn (met name tijdens breng- en haal momenten). De acceptatie van maatregelen door omwonenden is groter, wanneer de maatregelen tijdelijk zijn. Gemeenten met periodieke schoolzones krijgen positieve reacties. Maar metingen naar verschil in effect met permanente schoolzones zijn nauwelijks gedaan. Periodieke maatregelen zijn in aanschaf duurder en beheer en onderhoud vergen meer afstemming en overleg.

#### **5. Hoe ga je om met parkeerproblemen?**

- Binnen 'Leer in het verkeer' zogenaamde afzetzones (Rietveldschool, Haarlemmermeer);
- Kiss & Ride zone (Cortemich, Voerendaal);
- Stop- en parkeerverboden (Rietveldschool, Haarlemmermeer);
- Paaltjes plaatsen om verkeerd parkeren te voorkomen
  - o Octopus en Julie hebben hekjes en paaltjes (paars-geel)
  - o Utrecht past rode en gele paaltjes toe, soms met een ketting tussen de paaltjes
- Binnen Octopus en Julie via procesaanpak zoeken naar andere oplossingen.
- Betaald parkeren werkt niet (Haarlemmermeer, Vlaardingen hebben betaalde parkeervoorzieningen in de buurt)

Om fout parkeren te voorkomen, werken de verschillende paaltjes goed. Wel vragen deze paaltjes extra beheer en onderhoud. Ook de gemeente Haarlemmermeer geeft aan dat de parkeer- en stopverboden goed werken. Hiervoor is echter wel een Verkeersbesluit nodig en zijn extra verkeersborden nodig, die ook extra beheer en onderhoud vragen. Betaalde parkeervoorzieningen worden niet gebruikt door breng- en haalverkeer. Deze voorzieningen kunnen foutparkeren zelfs in de hand werken. De Kiss&Ride strook of een afsetzone bij de voorbeeldscholen hebben de parkeerproblemen deels opgelost. Vaak is de capaciteit beperkt en bij ruimere capaciteit kan de strook een ongewenste autoverkeeraantrekkende werking hebben. Een nadeel van een Kiss&Ride strook vlak bij de ingang van de school is dat het aantal parkeerbewegingen daar toeneemt. Beter is de Kiss&Ride strook wat verder van de ingang te plaatsen, maar niet te ver en op een plek vanaf waar de kinderen zonder oversteken de school veilig kunnen bereiken. De 'goede' locatie is maatwerk per school. Bij het kiezen van de voorbeeldscholen is gebleken dat bij scholen met parkeerproblemen de ingerichte, veilige schoolomgeving toch de parkeerproblemen niet heeft opgelost (deze scholen staan dus niet in deze leidraad). Infrastructureel is het lastig te voorzien in de pieken van parkeerbehoefte. Aanvullende educatieve maatregelen kunnen meehelpen deze problemen op te lossen. Een gemeente kan samen met de wijkpolitie kijken naar mogelijkheden tot parkeren in de omgeving van de school.

## **6. (Hoe) worden voetgangers, fiets en overige verkeer gescheiden of gemend?**

Octopus en Julie hebben elementen (hekjes en paaltjes) voor het scheiden van fiets- en voetgangersverkeer. Deze zijn toegepast in Vlaardingen en werken hier goed. De Zevensprong in de Haarlemmermeer heeft van het voetpad aan een kant van de weg fietspad gemaakt. Na inwerkingtreding was veel communicatie nodig, onder andere door wijkbeheer met ouderen voetgangers. Resultaat is gescheiden voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer en geen problemen meer. Wel bestaat nog de behoefte om het 'trottoir' voor de fietsers in rood uit te voeren, zodat het nog herkenbaarder is als fietspad. Bij de andere voorbeeldscholen leidt het mengen van verkeer niet tot problemen. Dit benadrukt het belang van het vooraf inventariseren of er problemen zijn, alvorens (ingrijpende) maatregelen om stromen te scheiden worden genomen.

## **7. Hoe kan oversteken verbeteren zonder dat dit problemen oplevert voor de doorstroming?**

- Oversteeklengte gehalveerd, met middengeleider (Boemerang en Zambezielaan, Purmerend).
- Zebra op een logische en zichtbare plek (De Klinker en Het Palet, Vlaardingen), maar:

Halveren van de oversteeklengte door een middengeleider te plaatsen vereenvoudigt het oversteken. De middengeleider heeft ook meteen een snelheidsverlagend effect. Bij alle voorbeeldscholen had dit, vanwege lage intensiteiten, geen negatieve effecten op de doorstroming. Zebrapaden kunnen een schijnveiligheid geven. Probeer daarom eerst waar mogelijk de rijrichtingen te scheiden met een middengeleider.

## **8. Waarvoor zijn verkeersbesluiten nodig?**

In Nederland is een verkeersbesluit een besluit van een wegbeheerder om een bepaald verkeer te plaatsen, te wijzigen of in te trekken of een bepaalde fysieke maatregel te treffen. Met betrekking tot veilige inrichting van schoolomgevingen is een verkeersbesluit nodig voor:

- Instellen (periodiek) parkeerverbod of stopverbod;
- Instellen (periodiek) éénrichtingverkeer, (periodieke) afsluiting wegdelen;
- Schoolzone met (periodieke) snelheidsverlaging (bijvoorbeeld gebodsbord 30 op een weg waar voorheen een limiet van 50 km/uur gold).
- Een zebrapad

Bij de voorbeeldscholen zijn, waar nodig, verkeersbesluiten genomen. In sommige gevallen heeft dit geleid tot bezwaren van omwonenden, waarna de maatregelen zijn aangepast. Om vertraging te voorkomen is het beter om vooraf af te tasten of bezwaren worden verwacht, zodat met de desbetreffende partijen kan worden overlegd.

## **9. Zijn veilige schoolomgevingen gekoppeld met verkeerseducatie en –campagnes?**

Scholen die actief zijn op gebied van verkeersveiligheid, zijn makkelijker te activeren om mee te denken / helpen aan een veilige schoolomgeving dan scholen die dit niet zijn. Een gemeente kan deze scholen 'belonen' door daar een veilige schoolomgeving te realiseren. Wanneer een gemeente aan de slag wil met veilige schoolomgevingen kan een 'vliegende start' worden gemaakt door te beginnen met de scholen die zichzelf actief hebben aangemeld

(bijvoorbeeld na een oproep van de gemeente). Vaak zijn deze scholen ook actief op gebied van verkeerseducatie of verkeerscampagnes. Het veilig inrichten van schoolomgevingen van scholen die actief zijn, motiveert andere scholen om hier ook mee aan de slag te gaan. Daarnaast helpt de ervaring die een gemeente opdoet bij het veilig inrichten van schoolomgevingen van actieve scholen, om andere scholen ook te motiveren en effectief veilig in te richten. Daarnaast is verkeerseducatie ook een noodzakelijk onderdeel van een veilige schoolomgeving: kinderen (en ouders) moeten leren omgaan met de nieuw ingerichte schoolomgeving.

Binnen het zogenaamde verkeersveiligheidslabel is een veilige schoolomgeving een van de elementen waar punten mee kunnen worden gehaald voor het label, soms (zoals bij het Utrechtse Verkeersveiligheidslabel) is een veilige schoolzone een verplicht onderdeel. Bij labelscholen gaat een veilige schoolomgeving dus samen met andere verkeerseducatie activiteiten en campagnes.

### ***10. Hoe is beheer en onderhoud van schoolomgevingen geregeld?***

Bij de voorbeeldscholen in deze leidraad is geen extra aandacht besteed aan beheer en onderhoud. Aangelegde zones worden meegenomen in regulier beheer en onderhoud. Het is wel belangrijk hier voor de aanleg goed over na te denken. Zo vragen de cirkels van Octopus op de weg meer onderhoud dan reguliere markering. In Vlaardingen liggen de cirkels er nu tien jaar en hebben nu wel onderhoud nodig. Ook in Purmerend, waar de cirkels acht jaar liggen, is onderhoud nodig. Voor het aan- en uitzetten van en het toezicht houden op de dynamische schoolzones zijn goede afspraken noodzakelijk om ervoor te zorgen dat het ook daadwerkelijk, goed functioneert.

Naast onderhoud van een gekozen inrichting, is het ook noodzakelijke om bijvoorbeeld tweejaarlijks met de school te overleggen of de genomen maatregelen nog toereikend zijn (evaluatie, monitoring).

### ***11. Wat zijn de middellange- en lange termijn ervaringen met veilige schoolomgevingen?***

De veilige inrichtingen van Purmerend en Vlaardingen liggen er nu zo'n acht tot tien jaar. Beide gemeentes zien nog steeds de voordelen van de investering die destijds is gedaan. Effecten zijn in Vlaardingen, Purmerend en Haarlemmermeer niet structureel gemeten. Wel lijken de verkeersgerelateerde klachten rondom de scholen te zijn afgenomen. In Slochteren zijn de effecten van de 30-zone op de snelheid vlak voor en vlak na de instelling gemeten. Mede door aanhoudende klachten van omwonenden zijn in 2012, drie jaar na het instellen van de zone, opnieuw metingen gepland. Ook Utrecht heeft metingen gedaan naar de effecten.

### ***12. Welke partij staat wanneer aan de lat? Hoe afstemmen tussen partijen?***

De gemeenten zijn de aangewezen partij om als initiatiefnemer en uitvoerder voor het aanleggen van veilige schoolomgevingen te fungeren. De inzet van een externe partij is niet strikt noodzakelijk, maar kan gewenst zijn wanneer uitgebreide maatregelen en een lastig proces worden verwacht. Ook wanneer de gemeente zelf weinig capaciteit of weinig kennis over het proces en het inrichten van veilige schoolomgevingen heeft, is de inzet van een externe adviseurs aan te raden. Initiatieven vanuit scholen kunnen worden gebruikt voor de prioritering.

Wanneer een gemeente aan de slag wil met (veel) schoolomgevingen, helpt het om scholen zichzelf te laten aanmelden (Purmerend) of te laten motiveren hun schoolomgeving veiliger moet worden ingericht (Vlaardingen). Met actieve scholen verloopt de aanleg soepeler. En als die eenmaal over de streep zijn, is het gemakkelijker om andere scholen te activeren er ook mee aan de slag te gaan. Ook omwonenden moeten vanaf het begin worden betrokken, het liefst voordat een maatregelenpakket bekend is. Dit voorkomt een hoop weerstand. Het betrekken van ouders en kinderen helpt bij het bepalen van de schoolzonegrenzen. De politie dient te worden betrokken, wanneer bekend is welke maatregelen moeten worden gehandhaafd. Bij ingrijpende maatregelen als het afsluiten van wegen of instellen van éénrichtingverkeer, dient ook de brandweer te worden betrokken.

### **13. Wat zijn zogenaamde ‘No-regret’ maatregelen?**

Voor gemeenten die met zo weinig mogelijk middelen meteen iets willen doen aan de inrichting van schoolomgevingen zijn de tekst ‘school’ of ‘schoolzone’ op de weg en een vertikaal herkenbaar element de no-regret maatregelen. Dit verticale element kan een Octopus of Julie-paal zijn, of het bestaande waarschuwingsbord ‘Let op overstekende kinderen’ met daaronder het bord ‘School’. Om de goede plek waar een schoolzone begint te bepalen, raden we gemeenten aan om met de school en de buurt te gaan praten. Een onderzoek naar loop- en fietsroutes van kinderen is een goede basis voor het bepalen van de juiste locatie van de schoolzone. Bewoners kunnen ook aangeven (tot) waar wordt geparkeerd, maar 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.

Voor parkeerproblemen welke met infrastructurele maatregelen lastig op te lossen zijn, kan de gemeente als no-regretmaatregel de scholen motiveren om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk kinderen lopend of op de fiets komen. Mogelijkheden zijn: pluimen uitdelen aan kinderen (ouders) die lopend of op de fiets komen; gele en rode kaarten uitdelen aan verkeerd geparkeerde auto’s (kinderen en politie hierbij betrekken). Auto’s die op veilige, wellicht iets verder weggelegen parkeerplaatsen parkeren hiervoor waarderen. In gesprek met ouders en school blijven is hierbij een punt wat continue aandacht vraagt.

### **Tot slot**

Naar aanleiding van het opstellen van deze leidraad gaat de Stadsregio Amsterdam het effect en toepassing van dynamische snelheidslimieten onderzoeken. Geraadpleegde en aan te raden literatuur:

- Veilig door de schoolspits (2011), Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht, Utrecht
- Schoolomgeving “Samen werken aan een duurzame en verkeersveilige schoolomgeving” (2011) agentschap Wegen en Verkeer, België.
- Ontwerpen voor kinderen (2000), CROW, Ede.
- Childstreet2009, Kinderen veilig, gezond en mobiel op straat (2009) Michiel Dol, Eddie Kips, Steven Schepel, Bart
- Schouten, Marian Schouten, Janneke Zomervrucht,
- Tien gouden regels (2008) Veilig Verkeer Nederland, 2007, Huizen

## **COLOFON**

Stadsregio Amsterdam  
In opdracht van: Maarten Bakker  
Weesperstraat 111  
1018 VN Amsterdam  
Postbus 626  
1000 AP Amsterdam  
T (020) 5273700  
F (020) 5273777

[www.Stadsregioamsterdam.nl](http://www.Stadsregioamsterdam.nl)

## **DHV B.V.**

projectleider: dr.ir. Geertje Hegeman  
Laan 1914 nr. 35  
3818 EX Amersfoort  
Postbus 1132  
3800 BC Amersfoort  
T (033) 468 20 00  
F (033) 468 28 01

[www.dhv.nl](http://www.dhv.nl)

dossier : BA7019-101-100  
registratienummer : MO-AF20120082  
datum : Februari 2012



**DHV BV**

Laan 1914 nr 35

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

t (033) 468 2914

f (033) 468 2801