

\* Z 0 4 F 6 A D 6 6 B B \*

# plan van aanpak verkeer rond scholen



**gemeente  
beverwijk**



INT-18-45077

30 april 2019

# Inhoud

1.	Aanleiding.....	3
1.1	Ambitie college.....	3
1.2	Voordelen van lopen en fietsen.....	3
1.3	Verkeersveiligheid rond scholen.....	3
1.4	Scholen in Beverwijk en Wijk aan Zee.....	4
2.	Beleid en werkwijze.....	5
2.1	Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan en verkeerseducatie.....	5
2.2	Subsidieprogramma's verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding provincie Noord-Holland.....	5
2.3	Tien Gouden Regels voor een veilige schoolomgeving.....	5
2.4	Huidige werkwijze rond scholen.....	6
3.	Gereedschapskist.....	7
3.1	Gedragsbeïnvloeding.....	7
3.2	Inrichting schoolomgeving.....	9
4.	Financiën.....	11
5.	Participatie en planning.....	12

## 1. Aanleiding

### 1.1 Ambitie college

In het coalitieakkoord 2018-2022 'Bouwen aan Beverwijk' is de ambitie opgenomen om verkeersonveilige situaties aan te pakken, met name in de omgeving van scholen. In het collegeprogramma 2018-2022 is aangegeven dat hiervoor een plan van aanpak komt, met daarin maatregelen om te komen tot een veilige schoolomgeving. Deze maatregelen zijn gericht op gedrag van ouders en kinderen, maar ook op de fysieke omgeving.

### 1.2 Voordelen van lopen en fietsen<sup>1</sup>

Veel kinderen komen lopend of met de fiets naar school. Anderen worden door hun ouders met de auto gehaald en gebracht. Dat laatste leidt tot knelpunten, niet alleen op het gebied van verkeersveiligheid, maar ook op het gebied van gezondheid en duurzaamheid.

Lopen en fietsen naar school levert veel voordelen op. Kinderen leren om zelfstandig aan het verkeer deel te nemen, waarbij de eigen omgeving de beste manier is om veilig verkeersgedrag te leren. Jong geleerd is oud gedaan: als kinderen jong leren om te lopen en te fietsen, is het waarschijnlijker dat ze dit op latere leeftijd ook doen. Het helpt daarnaast om inactiviteit en obesitas te voorkomen, wat goed is voor de gezondheid. Als kinderen eerder zelfstandig naar school kunnen, wordt tenslotte de ochtendspits rustiger (er zijn minder korte autoritten), wat gunstig is voor het overige verkeer.

Waarom dan toch met de auto? Ouders die met de auto komen, doen dit vanwege de afstand of reistijd tussen thuis en school, omdat zij het verkeer in de schoolomgeving niet veilig genoeg vinden voor hun kinderen, vanwege het weer, de combinatie met de rit naar het werk of andere activiteiten of uit gewoontegedrag. Ouders die voor lopen of fietsen kiezen, doen dit vanwege gezondheid, gezelligheid, snelheid of omdat de kinderen dit graag willen.

### 1.3 Verkeersveiligheid rond scholen

Algemeen gesteld is de huidige verkeerspraktijk rond scholen tijdens haal- en brengmomenten chaotisch. Dit komt vooral door auto's die rond de school rijden en parkeren: ouders die met de auto hun kinderen brengen en ophalen, de auto her en der parkeren en dan het liefst direct voor de school. Fietsers en voetgangers komen door alle auto's in de verdrukking. Gedrag speelt dan ook een grote rol, niet iedereen houdt rekening met elkaar. Het stallen van fietsen, of specifiek het gebrek aan stallingsmogelijkheden, vormt ook een knelpunt. Leerlingen wonen op steeds grotere afstand van (gespecialiseerde) scholen, waardoor zij meestal met de auto gebracht worden. Het schoolplein zelf kan soms ook beter worden gemaakt, om de verkeersveiligheid te vergroten.

Dit alles leidt tot een algemeen gevoel van subjectieve onveiligheid bij leerlingen, ouders en schoolbesturen, ook al gebeuren er objectief gezien weinig tot geen ongevallen. Het subjectieve gevoel weegt vaak zwaarder dan de objectieve veiligheid. Het gevoel van onveiligheid zorgt er dan weer voor dat de negatieve spiraal wordt versterkt met nog meer autogebruik. Vraag is hoe we deze negatieve spiraal kunnen doorbreken.

Verkeersveiligheid rond de school is belangrijk. De omgeving van de school, de route van en naar de school en het schoolplein zelf moeten daarom goed ingericht zijn. Veilig Verkeer Nederland (VVN) stelt dat de schoolomgeving een veilige plek moet zijn voor kinderen. De directe schoolomgeving is volgens VVN bij voorkeur



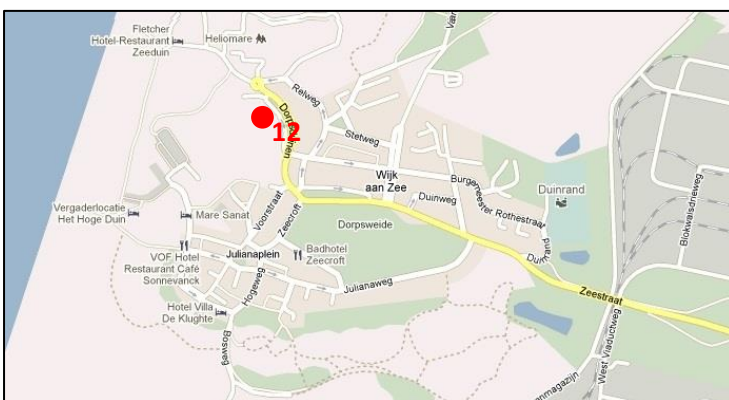
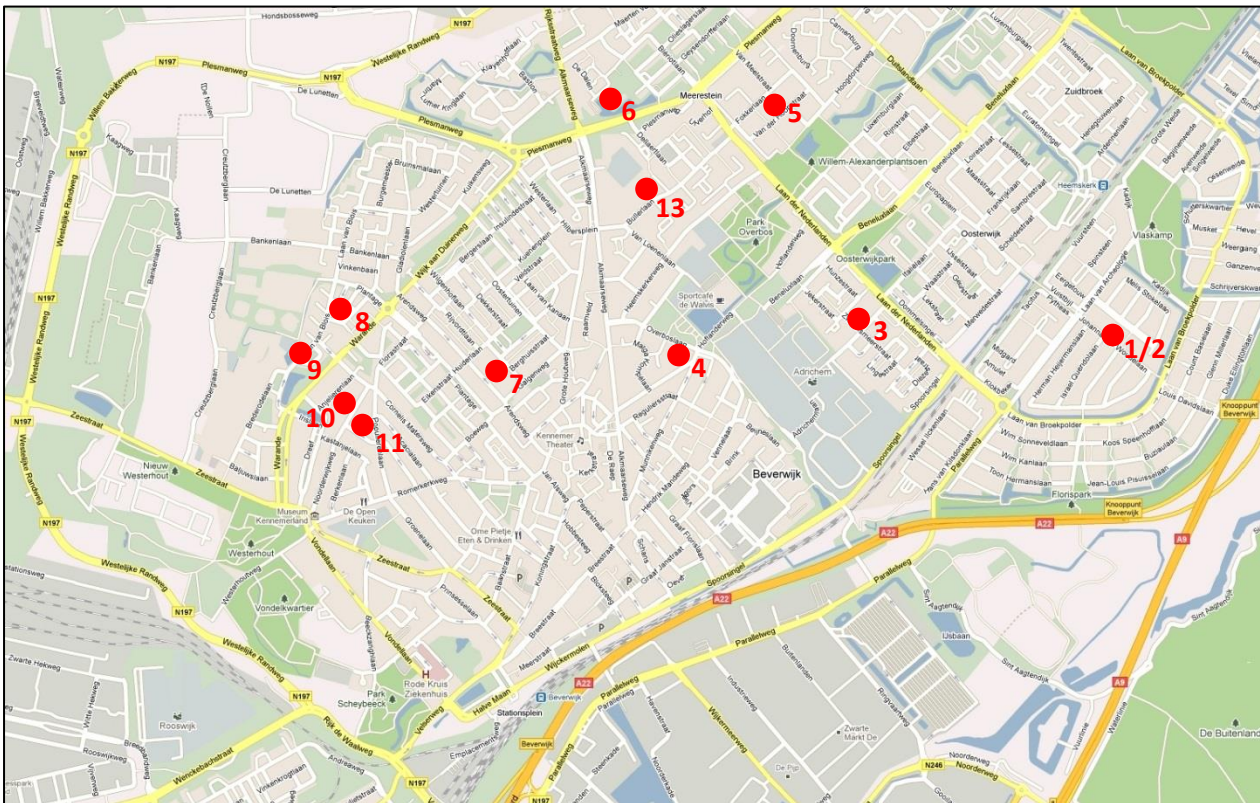
<sup>1</sup> Bron: Factsheet CROW-KpVV Schoolmobiliteit en gedrag

autovrij, en anders autoluw. Vooral rond de tijden dat de school begint en uitgaat moet dit worden nagestreefd. Daarnaast speelt gedrag van ouders en kinderen een grote rol in de veiligheid. Het niet aan regels willen houden, zoals eenrichtingsverkeer of parkeerverboden, leidt niet alleen tot wederzijdse irritaties, maar zorgt er ook voor dat de onveiligheid toeneemt.

#### 1.4 Scholen in Beverwijk en Wijk aan Zee

In het voorliggend plan van aanpak wordt in hoofdstuk 3 een gereedschapskist gegeven om de verkeersveiligheid rond scholen te verbeteren. Dit plan van aanpak richt zich in eerste instantie op de basisscholen in Beverwijk. De problematiek van halen en brengen is bij deze scholen nijpender dan bij het voortgezet onderwijs, waar praktisch alle leerlingen zelfstandig met de fiets naar school komen. Desondanks kunnen enkele maatregelen ook toegepast worden bij het Kennemercollege.

In Beverwijk en Wijk aan Zee zijn de onderstaande scholen gevestigd. Voor al deze scholen geldt dat er in goed overleg bekeken moet gaan worden welke maatregelen uit de gereedschapskist gebruikt kunnen worden.



1. De Zeester (Pieter Cheeuwenlaan)
2. Panta Rhei (Pieter Cheeuwenlaan)
3. Het Kompas (Drechtstraat)
4. De Sleutelbloem (Hoflanderweg)
5. De Sterrekijker (Van der Hoopstraat)
6. De Zeearend / Antonius (De Dalen)
7. De Wilgenroos (Wilgenhoflaan)
8. 't Kraaiennest (Laan van Blois)
9. Montessorischool (Laan van Blois)
10. De Anjelier (Anjelierenaan)
11. Bethelschool (Noorderwijkweg)
12. De Vrijheit (Dorpsduinen)
13. Kennemer College (Büllerlaan)

## 2. Beleid en werkwijze

Dit hoofdstuk beschrijft het huidige beleid en werkwijze omtrent verkeersveiligheid rond scholen.

### 2.1 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan en verkeerseducatie

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2011 (GVVP) beschrijft dat verkeerseducatie op scholen hét middel is om aandacht te geven aan verkeersveiligheid. Voorlichting en educatie kunnen weggebruikers helpen om een beter beeld te krijgen van de risico's die aan hun gedrag kleven en om de regels beter over te dragen. Het GVVP streeft naar permanente verkeerseducatie. In het Uitvoeringsprogramma GVVP is daarom het streven opgenomen om 3 educatieprogramma's per jaar te faciliteren. Deze programma's zijn veelal gericht op scholieren. Het gaat om campagnes zoals de school-thuisroute (bewustwording scholieren van knelpunten op de route), dode hoek (vrachtwagens, gericht op fietsende scholieren), scholen-zijn-weer-begonnen (voorlichting naar weggebruikers over start schooljaar), het verkeersexamen (Veilig Verkeer Nederland, voor een fietsdiploma) en de verkeersslang (gedragsbeïnvloeding, stimuleren fietsgebruik van en naar school, ontmoedigen auto). De scholen krijgen jaarlijks een brief van de gemeente waarin staat omschreven hoe ze zich kunnen aanmelden voor verkeerseducatie.



### 2.2 Subsidieprogramma's verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland subsidieert verkeerseducatieprojecten waarmee verkeersveilig gedrag van scholieren wordt bevorderd (100% subsidie). Daaronder vallen gedragsbeïnvloedingscampagnes die gericht zijn op basisscholieren en middelbare scholieren, mits zij opgenomen zijn in de CROW-Toolkit verkeerseducatie (zie paragraaf 3.1 - verkeerseducatie).

De provincie subsidieert daarnaast de realisatie van fysieke maatregelen die bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid (50% subsidie). Al enkele jaren komen maatregelen op schoolroutes eerder in aanmerking voor subsidie dan maatregelen op niet-schoolroutes. In de subsidieregeling is hier specifiek aandacht voor. Een wisselwerking met lopende gedragsbeïnvloedingsprojecten wordt hier ook extra gewaardeerd.

### 2.3 Tien Gouden Regels voor een veilige schoolomgeving

Veilig Verkeer Nederland (VVN) wil dat de schoolomgeving een veilige plek is voor kinderen, en dat de route naar school ook moet veilig zijn. VVN heeft *Tien Gouden Regels* opgesteld voor een veilige schoolomgeving:



1. *De route naar school is veilig:* Kinderen moeten veilig van huis naar school kunnen lopen of fietsen. Als ouder help je je kind door deze route met hen te verkennen, de meest veilige route te kiezen en deze, inclusief knelpunten, te oefenen.
2. *De straat voor school is veilig:* De maximumsnelheid bij een school is maximaal 30 km/uur. Tijdens het in- en uitgaan rijdt er zo weinig mogelijk zwaar verkeer langs de school. Verder moet het voor automobilisten duidelijk zijn dat zich in de straat een school bevindt. Dit kan bijvoorbeeld met speciaal meubilair, opvallende wegmarkering of een gekleurd plateau. Spreek met ouders af om de straat waar zich de uitgang(en) van de school bevindt/bevinden te mijden met de auto en hier dus ook niet te parkeren. Auto's die achteruit rijden of moeten keren, zijn voor kinderen heel gevaarlijk. Vuistregel: 25 meter vóór of na de uitgang staan geen auto's. Dat is nodig om kinderen vrij uitzicht te geven op de straat en om zelf ook op te vallen voor overig verkeer.
3. *Er is een veilige oversteekplaats...:* Voorwaarden hiervoor zijn: gemotoriseerd verkeer rijdt met een lage snelheid, de oversteek is niet te breed, of er is een oversteek in twee delen (met middeneiland). Kinderen hebben goed zicht op het naderende verkeer en andersom: automobilisten hebben goed zicht op kinderen die willen oversteken. Dat betekent dus geen geparkeerde auto's in de buurt van een oversteek.
4. *... en een veilige schooluitgang:* Als kinderen na een dag stilzitten uit school komen, willen ze niets liever dan pardoes de straat op rennen. Waar nodig zijn er hekjes op de stoep om dat te voorkomen. Onderzoek ook of er een uitgang op een rustige straat uitkomt. Veel scholen gebruiken niet alle in-/uitgangen die ze hebben.

5. *Gemotoriseerd en langzaam verkeer is zo veel mogelijk gescheiden*: Laat kinderen die lopen of fietsen een andere ingang/uitgang gebruiken dan kinderen die met de auto gebracht en gehaald worden. Zo hebben de kinderen geen last van de auto's.
6. *Voor ouders is er voldoende wachtruimte*: Er is voldoende ruimte voor wachtende ouders op de stoep en/of op het schoolplein, met een mogelijkheid om te schuilen als het slecht weer is. Dat is een vriendelijk gebaar naar ouders die hun kinderen lopend of met de fiets ophalen. Bovendien wordt hiermee voorkomen dat wachtende ouders de weg en/of de stoep blokkeren.
7. *Er zijn fietsenrekken voor de ouders...*: Er zijn voldoende goed geplaatste fietsenrekken of -hekjes voor ouders die hun kind komen brengen of halen. Houdt hierbij ook rekening met bakfietsen!
8. *... en voor de kinderen is er een goede fietsenstalling met voldoende rekken*: Scholen met te weinig goede fietsenrekken hebben wel eens de regel dat kinderen die dichtbij school wonen, niet op de fiets mogen komen. Een begrijpelijke regel, maar niet als kinderen daardoor dan met de auto worden gebracht en gehaald. Zorg voor stevige fietsenrekken met voldoende ruimte, zodat fietsen niet in elkaar haken. Voor de jonge kinderen is het fijn dat hun fietsjes niet tussen de grote fietsen staan. Als deze kleine fietsjes het dichtst bij de uitgang staan, kunnen hun ouders deze alvast klaarzetten. Dat scheelt een hoop gedoe voor de jonge kinderen (en hun ouders).
9. *Parkeervoorzieningen auto's en Kiss & Ride*: Ouders die met de auto komen, kunnen best een klein stukje lopen. Zo wordt dicht bij de school niet geparkeerd en blijft het daar autoluw. Bovendien doen kinderen zo toch dagelijks verkeerservaring op. Is er een parkeervoorziening in de nabijheid van de schoolingang, laat die dan door teamleden gebruiken. Hun auto's staan er al als de leerlingen komen en rijden pas weg nadat alle leerlingen vertrokken zijn. Worden er kinderen uit de auto gezet, zonder dat ouders mee uitstappen? Zoek dan een veilige Kiss & Ride plek.  
Er is dan veel minder ruimte nodig voor parkeren en je kunt een plek zoeken waar anderen er geen last van hebben. Wel moet de afstand tussen auto en ingang (plein) kort en veilig zijn. De schoolbus krijgt een gereserveerde parkeerplek, waar kinderen veilig naartoe kunnen lopen. Misschien is ook hier een mogelijkheid een andere ingang te gebruiken.
10. *De school heeft een verkeersouder en een verkeerscommissie*: Het is belangrijk dat een verkeersouder samen met een groepje betrokken ouders een verkeerswerkgroep vormt die zich speciaal bezighoudt met de verkeersveiligheid rond school. Hun eerste aandacht is er op gericht het te voet en te fiets naar school komen van de kinderen goed mogelijk te maken. Met ouders die om allerlei redenen met de auto komen, maak je goede afspraken, die je vastlegt en communiceert.

#### 2.4 Huidige werkwijze rond scholen

Momenteel worden er op verzoek (kleine) fysieke maatregelen getroffen rond scholen, als blijkt dat daar in de praktijk ook daadwerkelijk aanleiding voor is. Zo is er bij twee scholen eenrichtingsverkeer gedurende de haal- en brengtijden. Bij enkele andere scholen is er permanent eenrichtingsverkeer. Ook zijn er scholen met parkeer- en stopverboden. De verkeerslichten op de Warande bij de Zonnebloemlaan staan aan tijdens de haal- en brengtijden, om de oversteekbaarheid te verbeteren.

Bij de meeste scholen is het schoolplein afgeschermd van de rest van de openbare ruimte met hekken.

Aanvullend zijn bij enkele scholen paaltjes en kettinghekken geplaatst, om het trottoir vrij te houden. Sommige scholen hebben een fietsenstalling, terwijl bij andere de ruimte daarvoor ontbreekt.

De meeste scholen geven verkeerseducatie aan hun leerlingen en doen ze mee aan het jaarlijkse praktisch fietsexamen. Ook doen scholen mee aan (door de provincie Noord-Holland gesubsidieerde) verkeerscampagnes voor gedragsbeïnvloeding gericht op leerlingen.

Momenteel is er minder animo voor verkeersouders en/of verkeersbrigadiers bij scholen. In het verleden was er een aantal actieve en betrokken verkeersouders, die samen met de scholen het initiatief nam om in gesprek



te gaan met de andere ouders, gemeente en politie / handhaving over de verkeersveiligheid en het verkeersgedrag rond de school. Ook stelden deze verkeersouders knelpunten aan de orde bij betrokken partijen. Op sommige oversteekplaatsen hielpen ouders als klaar-over (verkeersbrigadier) scholieren met veilig oversteken.

Het elkaar aanspreken op onveilig verkeersgedrag is iets wat als steeds lastiger wordt ervaren. Dit fenomeen zie je in de gehele maatschappij, maar in het bijzonder in het verkeer rond scholen. De roep om handhaving neemt daarom toe. Periodiek vindt er op verzoek handhaving plaats rond scholen op de verkeersregels, in overleg met de wijkagent en/of de gemeentelijke handhavers.

### 3. Gereedschapskist

De ligging en ontsluiting, maar ook de inrichting van de omgeving en het schoolplein is bij elke school anders. Daarnaast verschilt de basisfilosofie van de verschillende scholen, waardoor aantal en type leerlingen, en de daaruit voortvloeiende verkeersaantrekkende werking en vervoerwijze, variëren. Dit alles betekent dat elke school een eigen problematiek kent als het gaat om de verkeersveiligheid in de schoolomgeving. Niet elke oplossing is daarmee geschikt om bij elke school toe te passen. Of een maatregel succesvol is, en dus toegepast kan worden bij één of meerdere scholen, is maatwerk.

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de directe omgeving van scholen is een gereedschapskist opgesteld, met verschillende maatregelen waaruit gekozen *kan* worden. De uiteindelijke keuze voor maatregelen wordt per school *én samen* met de school gemaakt. De gemeente zal hiervoor het gesprek aangaan met de school, betrokken ouders, wijkagent en de eigen gemeentelijk organisatie.

De gereedschapskist kent twee compartimenten: maatregelen die invloed hebben op het gedrag van ouders en leerlingen, en maatregelen die betrekking hebben op de inrichting van de directe omgeving van de school. Deze maatregelen dienen louter ter inspiratie voor een veilige schoolomgeving, en zijn niet uitputtend: er zijn wellicht meer maatregelen denkbaar. Dat moet blijken uit de maatwerkgesprekken met de verschillende scholen. In deze gesprekken moeten gezamenlijk de meest effectieve maatregelen bepaald worden, rekening houdende met de gemeentelijke kaders (zoals de beschikbare middelen). Belangrijk is dat de uiteindelijke maatregelen in balans moeten zijn: zowel gedrags- als fysieke maatregelen, maar ook gedragen door de gemeente én de school. Beide partijen moeten hierin commitment tonen.



#### 3.1 Gedragsbeïnvloeding

*Gereedschap: mobiliteitsaanpak IJmond Bereikbaar*

IJmond Bereikbaar is een samenwerkingsverband tussen het bedrijfsleven en de gemeenten in de IJmond ([www.ijmondbereikbaar.nl](http://www.ijmondbereikbaar.nl)). IJmond Bereikbaar richt zich onder andere op (duurzaam) mobiliteitsmanagement bij bedrijven in de IJmond. De afgelopen jaren is met succes een werkgeversaanpak uitgerold onder het bedrijfsleven, met onder andere het fietsstimuleringsprogramma 'Goed op weg'. Werknemers worden



gestimuleerd om met de (elektrische) fiets of het openbaar vervoer naar het werk te komen, in plaats van met de auto. IJmond Bereikbaar gaat met geïnteresseerde bedrijven in gesprek om de mogelijkheden te bespreken. Daarnaast kunnen bedrijven meedoen aan fiets-challenges om te sparen voor een zelf gekozen goed doel: hoe meer fietskilometers het personeel bij elkaar fietst, hoe meer euro's er beschikbaar komen voor het goede doel.

IJmond Bereikbaar kan een vergelijkbare aanpak ook toepassen op scholen. In overleg met de school en geïnteresseerde ouders kunnen er acties worden afgesproken, gericht op het verkeersgedrag en de vervoerwijzekeuze. Ouders en leerlingen moeten daarbij gestimuleerd worden om lopend of met de fiets te komen in plaats van met de auto. Daarbij kan bijvoorbeeld gespaard worden door alle deelnemende leerlingen voor een nieuw speeltoestel voor op het schoolplein en/of voor vergroening van het schoolplein. Deze

campagne kan een competitief karakter krijgen binnen de school, maar ook tussen de scholen. Dit alles moet leiden tot bewustwording en tot een duurzame gedragsverandering, en uiteindelijk ook tot een verbetering in de verkeersveiligheid in de schoolomgeving.

#### *Gereedschap: verkeerseducatie en –campagnes*

Het is belangrijk om verkeersdeelnemers gedurende hun gehele ‘verkeersleven’ de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Er zijn veel hulpmiddelen voor verkeerseducatie beschikbaar in de vorm van lespakketten, voorlichtingsprojecten, cursussen en opleidingen, gericht op verschillend verkeersgedrag waar onder andere leerlingen en ouders mee te maken kunnen krijgen. De Toolkit verkeerseducatieprojecten van het CROW<sup>2</sup> geeft een overzicht van deze hulpmiddelen onderverdeeld naar doelgroep, vervoerwijze en schooltype. De Toolkit is te vinden op [www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/tools/toolkit](http://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/tools/toolkit). Een aantal wordt ook bij scholen in Beverwijk ingezet, veelal gericht op de leerlingen. Aanvullend hierop willen we ook campagnes in gaan zetten die gericht zijn op (het gedrag van) ouders.

#### *Gereedschap: Veilige Schoolomgeving (VSO) van Veilig Verkeer Nederland (VVN)*

Gezamenlijk met school en ouders brengt VVN de verkeerssituatie en –veiligheid in beeld, doen aanbevelingen om knelpunten op te lossen en zet acties uit om gedragsverandering te bereiken. Daarbij wordt gebruik gemaakt van onder andere een film over de verkeerssituatie waarin de leerlingen zelf aan het woord zijn en een enquête onder alle ouders. De focus ligt op het haal- en brenggedrag van ouders, het verkeersgedrag van ouders en buurtbewoners, de samenwerking tussen de school, de ouders, de buurtbewoners en de gemeente en op gedragsacties in de buurt en rondom school. Aandachtspunt vanuit de scholen is dat er ook naar de specifieke doelgroep gekeken moet worden in de communicatie (meerdere talen).



#### *Gereedschap: verkeersouders en verkeerscommissie*

Betrokken ouders kunnen samen met de school een verkeerscommissie oprichten, waarin diverse verkeerszaken rond de school besproken worden. De verkeerscommissie heeft een voorbeeldfunctie naar andere ouders. Zij kan zorg dragen voor adequate communicatie over verkeersgedrag naar ouders en kinderen. Daarnaast kan de commissie in overleg treden met gemeente en/of de wijkagent over eventuele verkeersvragen of –problemen.

#### *Gereedschap: verkeersbrigadier*

Op weg naar school kunnen kinderen onveilige situaties tegenkomen. Een verkeersbrigadier of klaar-over helpt kinderen oversteken in speciale kleding en met hulpmiddelen. Een verkeersbrigadier is bevoegd om het verkeer tegen te houden. Zo wordt de verkeersbrigadier opgeleid door de politie en wordt officieel aangesteld door de burgemeester.



#### *Gereedschap: oversteekhulp*

Een oversteekhulp begeleidt de kinderen veilig naar de overkant van de straat. Dit doen ze door mee over te steken met de kinderen wanneer het veilig is. Een oversteekhulp houdt geen verkeer tegen, en heeft geen officiële bevoegdheden. Een oversteekhulp kan een ouder zijn, maar bijvoorbeeld ook medescholieren van groep 7 of 8, na een korte ‘opleiding’.

#### *Gereedschap: loopbus*

Kinderen lopen in een groep onder begeleiding van ouders van en naar school. Bij een loopbus lopen ouders een vaste route en pikken langs die route kinderen op die bij een halte staan te wachten. Er zijn meestal verschillende startpunten in een wijk, bijvoorbeeld gemarkeerd met een tegel.

<sup>2</sup> Kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.



### *Gereedschap: snelheidsdisplay*

Bij vermoeden van structureel te hard rijden in de schoolomgeving kan tijdelijk een snelheidsdisplay worden opgehangen, die passerend verkeer wijst op hun snelheid. Ervaringen leren dat deze displays bijdragen aan bewustwording van gedrag van automobilisten, echter het effect is kortdurend en ebt snel weg nadat het display wordt verwijderd. De gemeente heeft enkele snelheidsdisplays, die rouleren tussen verschillende locaties.

### *Gereedschap: handhaving*

Handhaving heeft een lerend en sturend effect. Zowel gemeente als politie kunnen handhavend optreden op overtreding van de verkeersregels. Handhaving is geen doel op zich, maar ondersteunend aan overige gedrags- en verkeersmaatregelen, bijvoorbeeld tijdens een bepaalde verkeerscampagne. Handhaving begint met aanspreken van overtreders, maar zal gedurende periode van aanspreken overgaan naar waarschuwen met als 'ultieme remedium' het uitschrijven van bekeuringen.

Deze wijze dient met politie te worden afgestemd.

Voorwaarde voor handhaving is dat er een duidelijke aanleiding is met meerdere overtreders, en dat andere methoden, zoals aanspreken op elkaars gedrag of de inzet van verkeersouders, geen resultaat hebben opgeleverd. Handhaving vindt met name plaats om notoire overtreders aan te pakken, en om mensen bewust te maken van hun (asociaal) verkeersgedrag. Ervaringen leren dat handhaving op de korte termijn effect kan hebben, echter op langere termijn kunnen overtredingen weer plaatsvinden, mede omdat dit middel om capaciteitsredenen niet structureel elke dag ingezet kan blijven worden.



## 3.2 Inrichting schoolomgeving

### *Gereedschap: inrichting schoolplein*

De school heeft aparte in- en uitgangen voor de boven- en onderbouw. Daarmee worden de verkeersstromen gescheiden en verspreid over de schoolomgeving, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

De in-/uitgangen van het schoolplein komen bij voorkeur uit op een rustige straat. Het schoolplein is afgeschermd van de openbare ruimte, bijvoorbeeld met een hek of haag, om te voorkomen dat kinderen de straat op rennen.

### *Gereedschap: schooltijden*

De school kent verschillende schooltijden voor de boven- en onderbouw. Daarmee worden de verkeersstromen die gepaard gaan met halen en wegbrengen gespreid, wat de (piek)druk op de omgeving verlicht en de veiligheid verbeterd.

### *Gereedschap: fietsenstalling (zowel voor ouder als kind)*

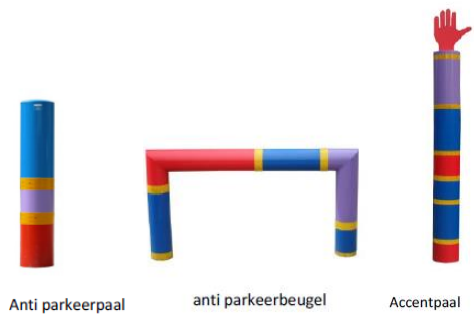
Een groot voordeel van fietsen en lopen is dat kinderen daardoor leren deel te nemen aan het verkeer. Zelfstandige mobiliteit is belangrijk voor kinderen. Door elke dag fietsend of lopend naar school te gaan, leren kinderen hoe ze in gevaarlijke verkeerssituaties moeten reageren. Het kind leert goed fietsen en kan daardoor vaak al snel zelf naar school toe gaan.

De school moet dan wel voldoende stallingsvoorzieningen voor de leerlingen hebben. Als er geen stallingen bijgeplaatst worden, moeten er keuzes gemaakt worden wie de fiets bij de school mag stallen, en wie lopend moet komen.

Ook voor ouders moet er voldoende stallingsruimte zijn, om te voorkomen dat fietsen lukraak op ongewenste plekken komen te staan, waardoor overzicht, doorstroming en veiligheid in het geding kan komen. Een aangewezen wachtplek of –ruimte voor ouders hoort daar ook bij.

### *Gereedschap: schoolzone*

Voor weggebruikers is niet altijd helder dat ze langs een school rijden. Een schoolzone in de straten direct grenzend aan de school draagt bij aan het besef bij passanten dat er vlakbij een school te vinden is, met mogelijk overstekende leerlingen. De omgeving van de school kan ingericht worden als zo'n schoolzone. De grenzen van de zone worden op straat met belijning, de tekst "schoolzone" en eventueel ook met bebording aangegeven. Aanvullend kan gekozen worden voor opvallend straatmeubilair.



Anti parkeerpaal

anti parkeerbeugel

Accentpaal

### *Gereedschap: 30 km zone / verblijfsgebied*

In de wegategorisering uit het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (2011) zijn gebiedsontsluitingswegen (doorgaande wegen 50 km/uur) en erftoegangswegen (verblijfsgebied 30/uur) aangewezen. Idealiter wil je direct voor de school geen hoge snelheden van het verkeer. Echter, vanwege bereikbaarheid en doorstroming van de rest van de gemeente, is het niet mogelijk om alle straten rond scholen als verblijfsgebied aan te wijzen.

Daar waar scholen grenzen aan erftoegangswegen, kan bekeken worden of de inrichting van deze wegen conform de richtlijnen is, bijvoorbeeld met drempels, plateaus of andere snelheidsremmers en de juiste (klinker)bestrating. De weginrichting moet hier het juiste gedrag afdwingen.



### *Gereedschap: oversteken (zebra's, oversteekplaatsen en klaar-overs)*

Om kinderen onder begeleiding of zelfstandig naar school te laten lopen, moeten de routes naar school daar geschikt voor zijn. Daar waar doorgaande wegen (50 km/uur) moeten worden overgestoken, kunnen zebra's met een middensteunpunt/-eiland aangelegd worden. Kinderen, met name van de bovenbouw, kunnen hier oversteken, al dan niet begeleid door verkeersbrigadiers of oversteekhulpen.

Het plaatsen van verkeerslichten is een kostbare en niet altijd noodzakelijke maatregel, die terughoudend toegepast wordt. Bij geregelde oversteken kan het risico op ongevallen zelfs hoger liggen, omdat kinderen vertrouwen op de lichten en zelf niet goed uitkijken. In die gevallen bieden lichten dus schijnveiligheid.

Op gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) passen we oversteekplaatsen toe bij doorgaande en frequent gebruikte loop-/fietsroutes, al dan niet met een plaatselijke wegversmalling of middensteunpunt. Op oversteekplaatsen kunnen kinderen zelfstandig of onder begeleiding oversteken. In verblijfsgebieden zijn we terughoudend met de realisatie van zebra's.

### *Gereedschap: zoen & zoef plaats*

Voor het halen en brengen van kinderen met de auto kunnen aparte plekken worden aangewezen en ingericht. Ouders kunnen hun kinderen hier direct afzetten of ophalen. Deze plekken moeten direct aangrenzend van het schoolplein komen te liggen, zodat kinderen zelfstandig en conflictvrij naar de schoolingang kunnen lopen. Deze plekken kunnen ook gebruikt worden door de schoolbus of -taxi.

Aandachtspunt is dat zoen & zoef plaats weliswaar het halen en brengen met de auto meer stuurt en in goede banen leidt, nadeel is dat deze maatregel het autogebruik juist kan stimuleren in plaats van ontmoedigen.

Deze maatregel is dus met name geschikt voor scholen waarvan de meeste leerlingen op grotere afstand van de school wonen. Een ander aandachtspunt is dat deze maatregel foutparkeren in de hand kan werken.

### *Gereedschap: parkeer- en stopverbod (al dan niet tijdelijk)*

Geparkeerde en stilstaande auto's ontnemen kinderen en ouders het zicht op het overige verkeer, wat kan leiden tot gevaarlijke situaties. Direct voor de school kan een parkeerverbod of stopverbod ingesteld worden, om te voorkomen dat er teveel auto's staan. Parkeren en stoppen kan dan alleen op aangewezen plekken (zoals een zoen & zoef plaats of een separaat parkeerterrein) of op afstand. Bij een hoge parkeerdruk in de buurt rondom de school is het gewenst dat de verboden alleen tijdens de schooltijden ingesteld zijn.



### *Gereedschap: parkeervoorziening auto / parkeren op afstand*

Ouders en personeel die met de auto komen moeten de auto op enige afstand van de school parkeren, zodat de directe schoolomgeving vrij kan blijven van gemotoriseerd verkeer. Daarvoor moeten er wel een geschikte parkeervoorzieningen zijn in de nabije omgeving.

### *Gereedschap: eenrichtingsverkeer (al dan niet tijdelijk)*

Op straten in verblijfsgebieden rond de school, met name direct grenzend aan de school, kan tijdelijk of permanent eenrichtingsverkeer worden ingesteld. Voordeel is dat (auto)verkeer beter door kan stromen, en dat het overzicht voor leerlingen verbeterd (verkeer komt immers van één kant). Nadeel is dat het autogebruik hiermee gestimuleerd wordt, en dat de snelheid van het verkeer omhoog kan gaan omdat er geen tegenliggers zijn.

Bij tijdelijk eenrichtingsverkeer, gedurende de haal- en brengtijden, blijft het lastig om dit met de noodzakelijke bebording op een duidelijke wijze te communiceren naar de weggebruiker. Ook kan dit verwarrend zijn voor leerlingen: als bij (onverwachte) lesuitval, ziekte of andere bijzondere omstandigheden de kinderen weer naar huis gaan, verwachten ze geen verkeer uit de tegengestelde richting.



### *Gereedschap: afsluiten van de straat (al dan niet tijdelijk)*

Straten in verblijfsgebieden rond de school kunnen tijdelijk of permanent fysiek afgesloten worden voor (gemotoriseerd) verkeer. Met autovrije straten heeft langzaam verkeer alle ruimte. Hierbij moet er goed opgelet worden dat het autoprobleem zich niet verplaatst naar straten verderop. Daarnaast zal het afsluiten van straten alleen kans van slagen hebben, als buurtbewoners die ook gebruik maken van de straat hier ook achter staan.

### *Gereedschap: fietsvoorzieningen (fietsstroken, fietssuggestiestroken en/of fietspaden)*

Op doorgaande gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) liggen fietspaden of fietsstroken. De meeste doorgaande wegen in Beverwijk hebben dergelijke voorzieningen.

In verblijfsgebieden (30km/uur) zijn deze voorzieningen ongebruikelijk, op enkele solitaire fietsdoorsteken, fietspaden en fietsstraten na, die meestal onderdeel zijn van het gemeentelijk fietsnetwerk. Gedachte vanuit Duurzaam Veilig is dat verkeer in verblijfsgebieden zich mengt op dezelfde rijbaan. Bij scholen kan dit een knelpunt opleveren. Daarom kan bekeken worden of alle doorgaande wegen in de schoolomgeving goede fietsvoorzieningen hebben én er kan bekeken worden of er op de verblijfsstraten rond de school op de toeleidende fietsroutes aanvullende fietsmaatregelen noodzakelijk zijn, zoals fietssuggestiestroken of een handige fietsdoorsteek naar de fietsenstalling.

## **4. Financiën**

Voor de realisatie van fysieke maatregelen en campagnes gedragsbeïnvloeding is geld nodig. Verwachting is dat per school een bedrag van gemiddeld €20.000 nodig is, wat bij 12 basisscholen neerkomt op totaal €240.000. Met dit budget kunnen er bij elke school enkele kleine fysieke maatregelen getroffen worden en kunnen enkele gedragsbeïnvloedingsinstrumenten of –campagnes worden ingezet.

Tevens is €15.000 benodigd voor (externe) inzet ten behoeve van projectleiding, –coördinatie en aanjagen. De interne ambtelijke adviesuren vallen binnen de reguliere formatie.

Een deel van de kosten is gedekt binnen het uitvoeringsbudget van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan in de jaren 2020-2021-2022 (€30.000 per jaar, totaal €90.000). Voor het overige deel wordt aanvullend budget aangevraagd bij de raad.

Voor zowel de gedragsbeïnvloeding (100%) als de fysieke maatregelen (50%) wordt subsidie aangevraagd bij de provincie Noord-Holland. Ook bekijken we of we via IJmond Bereikbaar rijkssubsidie Slimme en Duurzame mobiliteit (50%) kunnen krijgen. Eventuele subsidies worden als meevaller gezien en komen ten goede aan extra (fysieke) maatregelen die gewenst zijn naar aanleiding van de gesprekken met scholen.

## 5. Participatie en planning

Dit plan van aanpak is voorgelegd aan de besturen en directies van de basisscholen in Beverwijk en Wijk aan Zee. Alle partijen kunnen zich vinden in de aanpak. Inmiddels heeft een groot aantal al samen met de gemeente een intentieverklaring ondertekend. Het plan van aanpak is ook voorgelegd aan Veilig Verkeer Nederland, die ook positief zijn.



Vanaf het najaar van 2019 gaan we met iedere school in gesprek. We starten met de scholen waar de meeste animo bestaat om mee te doen. Daarbij kijken we ook naar eerder ontvangen signalen en bekende problemen omtrent de verkeerssituatie. We betrekken in ieder geval de schooldirectie, geïnteresseerde ouders, handhaving (wijkagent/gemeente), gebiedsverbinders, IJmond Bereikbaar, Veilig Verkeer Nederland en verkeerskundigen. In deze maatwerkgesprekken, die doorlopen tot in 2020, bespreken we welke gereedschappen bruikbaar zijn voor de specifieke school, met als doel om vanaf 2020 zowel de fysieke maatregelen te realiseren als maatregelen omtrent gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie op te starten. In 2022 moet het project zijn afgerond.

Begin 2020 (en mogelijk ook in 2021) vragen we subsidie aan voor zowel gedragsbeïnvloeding als de fysieke maatregelen, indien deze maatregelen voldoen aan de betreffende subsidievoorwaarden.