



ADVIESRAPPORT VEILIGE SCHOOLROUTES

Gemeente Groningen
CBS De Tamarisk
Datum: 08-07-2021



Adviesrapport Veilige Schoolroutes, Gemeente Groningen

Arjen Klinkenberg

2021

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. De Vereniging Fietsersbond heeft 31.000 leden, 168 afdelingen en 1800 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland. De Stichting Fietsersbond ondersteunt de activiteiten van de vereniging.

Copyright Stichting Fietsersbond 2021.

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

Stichting Fietsersbond

Nicolaas Beetsstraat 2a

3511 HE Utrecht

www.fietsersbond.nl

Telefoon 030-2918171

a.klinkenberg@fietsersbond.nl

Inhoud

Inleiding.....	5
1 Het belang van het fietsen naar school	6
1.1 Pact Fietsen naar school	6
1.2 Waarom is fietsen naar school zo belangrijk?	6
1.3 De veilige schoolroute	8
1.4 Algemene probleemschets op schoolfietsroutes	8
2 Werkwijze	10
2.1 Intentie van de pilot Veilige Schoolroutes	10
2.2 Contact met gemeente en selectie van een school	10
2.3 Opzet van de gastles	10
3 Specifieke probleemschets in gemeente Groningen	13
3.1 Locatie van de school.....	13
3.2 Probleemsituaties en adviezen	14
3.2.1 Situatie 1: Zebrapad voor de school over de Van Ketwich Verschuurlaan	14
3.2.2 Situatie 2: Brailleweg, bij onderdoorgang Emmaviaduct richting Hoornsediep.....	16
3.2.3 Situatie 3: Overwinningsplein, richting het oosten.....	17
3.2.4 Situatie 4: Kruising P.C. Hooftlaan en Vondellaan	18
3.2.5 Situatie 5: Ronde Vondellaan en Van Iddekingeweg.....	20
4 Aanbevelingen voor de gemeente Groningen	22
4.1 Inhoudelijke aanbevelingen	22
4.2 Aanbevelingen	23
5 Bijlage 1: Overzicht knelpunten op de schoolroutes	24
6 Bijlage 2: Overzichtskaart van knelpunten	29

Inleiding

Het project 'Het Fietsende Schoolkind' van de Fietsersbond stimuleert en helpt kinderen om zo veel mogelijk op de fiets naar school te gaan. Echter, sommige ouders vinden het onveilig en zien beren op de weg. Door voor kinderen een veilige schoolroute te creëren wordt het makkelijker om zelf naar school te fietsen. De Veilige Schoolroute is bedoeld om zekerheid te bieden dat kinderen met zo min mogelijk autoverkeer of drukke kruispunten in aanraking komen. Niet omdat ze er niet mee om kunnen gaan, maar om het meeste fietsplezier uit het fietsen naar school te halen.

De Fietsersbond is daarom bij het pact Veilig Fietsen naar School aangehaakt met andere maatschappelijke en overheidspartijen. Op deze manier hoopt de Fietsersbond bij te dragen aan een veiligere schoolomgeving, meer fietsgebruik, leidend tot meer fietsgeluk. Onder de noemer van het pact Veilig Fietsen naar School bracht de Fietsersbond de pilot Veilige Schoolroutes aan. Door zes deelnemende gemeenten werd ingestemd om met deze pilot te starten: Leiden, Groningen, Houten, Eindhoven, Den Bosch en Nijmegen.

Dit rapport doet verslag van de opzet en uitvoering van het project, waaronder een gastles, en reflecteert op de bevindingen die zijn gedaan en aangegeven door de leerlingen op school. Naar aanleiding van deze resultaten die we uit de gastles hebben gehaald, wordt een aantal adviezen gegeven door experts van de Fietsersbond, waarmee de gemeente een belangrijke stap kan zetten in het verbeteren van de veilige schoolroutes. We hopen dat dit rapport u meer inzicht geeft in de veiligheidsbeleving van kinderen op de fiets, en dat dit een aanzet kan zijn om ingrepen in de infrastructuur te doen om het fietsen naar school nog veiliger, comfortabeler, leuker, leerzamer en duurzamer te maken!

Arjen Klinkenberg

Projectleider Fietsen naar school

Fietsersbond

1 Het belang van het fietsen naar school

1.1 Pact Fietsen naar school¹

Meer kinderen veilig op de fiets naar school: dat doel hebben vijftien gemeenten met elkaar afgesproken. Met verschillende pilots (onder meer Schoolstraten, Ieder kind een fiets en Veilige Schoolroutes) willen ze kinderen stimuleren om op de fiets naar school te gaan en zorgen voor een betere verkeersveiligheid rond scholen. De deelnemende gemeenten (F10: een netwerk van wethouders en ambtenaren van ambitieuze fietssteden) doen dit onder de vlag van de Tour de Force en bundelen de krachten hiervoor met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ook de ANWB, Fietsersbond, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland zijn als partners aangesloten.

De F10 heeft in 2019 de intentie uitgesproken om echt werk te willen maken van veilig fietsen naar school door kinderen en jongeren. De Tour de Force en het ministerie van IenW hebben afgesproken de krachten te bundelen op dit onderwerp en gezamenlijk zijn in totaal zes opschaalbare pilots opgesteld die gemakkelijk toegepast kunnen worden. Vijftien gemeenten nemen deel aan de pilots 'Veilig fietsen naar school'.

Naast het directe effect van deze pilots op het bereiken van een betere verkeersveiligheid rond de scholen en meer fietsende kinderen naar school, is het belangrijk om te leren welke maatregelen goed of minder goed werken en of de pilots in andere gemeenten kunnen worden uitgevoerd.

1.2 Waarom is fietsen naar school zo belangrijk?

De schoolroute en het fietsen naar school is voor de Fietsersbond al heel lang van groot belang. Het hoger wordende percentage kinderen dat met de auto naar school gaat, gecombineerd met de ongevalscijfers van kinderen die onderweg naar school een ongeluk kregen, was de trigger om hier nog meer aandacht aan te besteden. Hoe eerder een kind begint met fietsen, hoe groter de kans is dat hij of zij dat blijft doen tot op late leeftijd. De rit van huis naar de basisschool is ideaal om goed te oefenen met het fietsen en de omgang met het verkeer. Dit traject kan een positieve motivatie bieden om alle korte afstanden lekker met de fiets af te leggen.

¹ Bron: (05-06-2020) Update pilots Veilig fietsen naar school – een project van de F10, Tour de Force en Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. <https://www.fietsberaad.nl/Tour-de-Force/Nieuws/Nieuwsdetail/Update-pilots-Veilig-fietsen-naar-school-een-proje/23160>

De Fietsersbond ziet in het fietsen naar school vijf belangrijke kernwaarden, die de bouwstenen zijn van de campagne Het Fietsende Schoolkind. Fietsen naar school is namelijk:

- **LEUK** je ziet en beleeft veel onderweg. Bedenk zelf maar eens wat je vroeger op de fiets met vrienden uitspookte op weg naar school: via afsnijpaadjes, wedstrijdjes tot de volgende lantaarnpaal, belletje lellen en andere kattenkwaad.
- **GEZOND** Een halfuur fietsen, wat voor veel kinderen die naar (de middelbare) school fietsen al zeer normaal is (twee keer een kwartier) zorgt ervoor dat je lichaam de calorieën van een groot Magnumijsje of Cornetto verbrandt. Door elke week minstens één keer vaker de fiets naar school te pakken, vergroot je je uithoudingsvermogen met bijna een kwart!
- **SLIM** Tot drie uur na het fietsen functioneren je hersenen beter dan daarvoor. Zo word je van fietsen dus slimmer!
- **DUURZAAM** je helpt mee aan een beter milieu, want de fiets stoot uiteraard geen schadelijke stoffen uit.
- **LEERZAAM** je leert veilig fietsen in het verkeer.



**Ieder kind een fiets
en ieder kind veilig
en blij naar school.
Dat is mijn droom.
Ongeacht waar je
woont, wat je
afkomst is.**

— ESTHER VAN GARDEREN, DIRECTEUR
FIETSBOND

Zoals aangegeven is het belang van het fietsen naar school zeer groot. Om het fietsen naar school te bevorderen, zijn er meerdere factoren die beïnvloed kunnen worden. Bij de informatie opgehaald tijdens de gastlessen in het kader van het project Veilige Schoolroutes, werden veelvuldig argumenten als 'Het is slecht weer' en 'Mijn huis is te ver van school af' genoemd als argumenten om niet met de fiets naar school te reizen. Maar daarnaast was ook veel voorkomend: 'Mijn ouders gaan met de auto naar hun werk en brengen mij op hun rit eerst naar het werk', 'Mijn fiets is stuk' en 'Geen zin om eerder op te staan'. Stuk voor stuk argumenten die veranderlijk zijn en slaan op factoren die beïnvloedbaar zijn met sterke campagnes en genoeg aandacht voor het onderwerp. In dit rapport kijken we voornamelijk naar de argumenten die betrekking hebben op de route naar school. Want de infrastructuur is een van de veranderlijke elementen die in zeer grote mate invloed heeft op de keuze voor de fiets.

1.3 De veilige schoolroute

Wat is een veilige schoolroute, en wanneer kunnen we spreken van veilig? Dat is een vraag die vanuit verschillende perspectieven bekeken kan worden. Vaak zijn beleidsmedewerkers en wegbeheerders bezig met de veiligheid van een route, maar dit zijn altijd volwassenen. En zeker een schoolroute, die gebruikt wordt door kinderen, zal wellicht aan andere criteria moeten voldoen om veilig te zijn. Tijdens dit project kijken we dan ook voornamelijk vanuit het oogpunt van de kinderen, en dat biedt interessante inzichten.

Een veilige schoolroute heeft voordelen voor de leerlingen, de ouders en de school:

- Kinderen gaan vaker (alleen) op de fiets
- Ouders hoeven zich minder zorgen te maken over overig verkeer op de weg
- Kinderen hoeven minder rekening te houden met hun omgeving maar kunnen zich richten op het fietsen en al het plezier er om heen
- Stimulans voor meer beweging van de kinderen
- Door het fietsen naar school kunnen kinderen zich beter concentreren en beter leren

De factoren die meespelen in de veiligheid van een schoolroute zullen verder in dit rapport, wanneer de lokale resultaten worden besproken, uitgebreid aan bod komen. Zeker is dat de indeling van de infrastructuur een belangrijke rol speelt in de veiligheid van een route, en daarmee een groot aandeel heeft in het bevorderen van het fietsen naar school. Zaak dus voor overheden en scholen om voldoende aandacht te leggen op de schoolomgeving en de omliggende routes.

1.4 Algemene probleemschets op schoolfietsroutes

Uiteraard is elke schoolroute anders en zien we verschillende soorten problemen op de verschillende routes, maar toch is er een aantal thema's dat zeer regelmatig terugkomt op de schoolroute en waar aandacht aan moet worden besteed. In deze paragraaf lichten we een aantal van deze voorbeelden uit, om scherp te krijgen met welke gedachten gemeenten rekening moeten houden bij het ontwerp en het veiliger maken van de schoolroutes.

Een van de meest voorkomende issues is de voorrang op kruispunten. Tegenwoordig is het in veel gemeenten het geval dat fietsers voorrang hebben binnen de bebouwde kom, ten opzichte van autoverkeer, maar nog niet op alle logische plekken is deze voorrang er ook. Zeker in en rondom de

schoolzone is het van groot belang om de fietser voorrang te geven, om daarmee de kinderen ruimte te bieden rustig over te steken, zonder al te veel op het autoverkeer te hoeven letten. Het is een makkelijke aanpassing van de infrastructuur, met grote effecten.

Daarnaast is een veelvoorkomend probleem op schoolroutes dat jonge fietsers te kampen hebben met hard rijdende auto's, op gemengd weggebruik. Een scheiding van modaliteiten biedt veel veiligheid, maar is niet altijd mogelijk, doordat er niet altijd genoeg ruimte is om te scheiden. Dan is het belangrijk om aandacht te schenken aan de snelheid van het autoverkeer, zodat fietsers niet met hoge snelheid worden ingehaald, wat kan leiden tot schrikreacties en ongelukken.

In de veranderende mobiliteit van tegenwoordig, waar het aantal verschillende fietsers, auto's en andere licht elektrische voertuigen bijna niet meer te tellen is, wordt de discussie over de plek van alle voertuigen op de weg steeds relevanter. Wie mag er op het fietspad, en wie moet zich op de weg verplaatsen? Zeker voor kinderen die nog weinig ervaring hebben op de openbare weg of het openbare fietspad, kan het beangstigend zijn tussen al die verschillende voertuigen die zij niet goed kunnen inschatten qua snelheid en massa. De verwachting is dat in de komende jaren strakkere regels komen wat betreft de positie op de weg van de verschillende voertuigen. De Fietsersbond pleit voor ruimere fietspaden en meer ruimte voor de fiets, wat ontzettend kan helpen om dit soort problemen uit de weg te gaan.

Tot slot is het als het gaat om veelvoorkomende problemen op en rondom de schoolroutes goed om stil te staan bij situaties in woonwijken waar het zich beperkt wordt, door geparkeerde auto's of door onoverzichtelijke kruispunten. Dit leidt tot veel aanrijdingen die vrij makkelijk voorkomen kunnen worden door aandacht te schenken aan overzicht voor de verschillende weggebruikers. Deze voorbeelden zullen later in dit rapport ook zeker aan bod komen.

Uiteraard zijn er nog veel meer voorbeelden te noemen, maar bovenstaande thema's zijn de meest voorkomende op de schoolfietsroutes. Verderop in dit rapport wordt meer aandacht besteed aan de specifieke situatie in de gemeente waar dit onderzoek wordt uitgevoerd, en wordt meer in detail getreden.

2 Werkwijze

2.1 Intentie van de pilot Veilige Schoolroutes

Zes gemeenten werken samen met de Fietzersbond aan Veilige Schoolroutes. Deze pilot heeft als doelstelling dat kinderen in de gemeente zoveel mogelijk op de fiets naar school gaan. Echter, sommige ouders vinden het onveilig en zien beren op de weg. Door voor kinderen een veilige schoolroute te creëren die is terug te vinden in de Fietzersbond Routeplanner, wordt het makkelijker om zelf naar school te fietsen. De veilige schoolroute is bedoeld om zekerheid te bieden dat kinderen met zo min mogelijk autoverkeer of onveilige kruispunten in aanraking komen. Niet omdat ze er niet mee om kunnen gaan, maar om het meeste fietsplezier uit het fietsen naar school te halen. Kinderen en ouders worden nadrukkelijk betrokken bij het identificeren van onveilige situaties en samen met kinderen worden alternatieve routes uitgedacht (en waar nodig worden verkeerskundige aanpassingen in gang gezet).

2.2 Contact met gemeente en selectie van een school

In de eerste fase van het project is contact opgenomen met de gemeente om een gedegen selectie te maken van scholen die in aanmerking kwamen voor dit project. Hierbij is gekeken naar de schoolomgeving van interessante scholen, en naar de bereidheid om mee te werken aan een project als deze. Gebruik makend van de expertise en kennis bij de gemeente over de verschillende scholen en de projecten in het verleden omtrent fietsen, mobiliteit en verkeersveiligheid, is er voor gekozen om op CBS De Tamarisk aan de slag te gaan. Een interessante case wat betreft ligging aan een drukkerse uitvalsweg en met leerlingen die vanuit het verschillende kanten komen aanrijden van huis naar school. De schoolleiding was zeer snel enthousiast en overtuigd, waarna het traject van voorbereiding van de gastles in gang werd gezegd.

2.3 Opzet van de gastles

Via een inventarisatie bij leerlingen op basisscholen in de steden die de pilot uitvoeren, worden knelpunten op fietsroutes naar school in kaart gebracht.

In een gastles van ongeveer twee uur worden de kinderen zelf uitgebreid aan het werk worden gezet.

Daarbij betrekken we leerlingen uit de groepen 6, 7 en 8.

De gastles start met een introductie, met nadruk op het belang van het fietsen naar school en het belang van een veilige schoolroute. Door middel van een klassikale inventarisatie halen we op wat kinderen fijn vinden in het fietsen naar school, hoe ze het fietsen naar school ervaren, met wie ze naar school fietsen. Tevens leren we zo meer over de kinderen en hun fietsgedrag. Hierbij gebruiken we de Mentimeter, digitale tool om snel in quizvorm een paar vragen te stellen en aan de hand daarvan gelijk leuke discussiepunten op het bord te krijgen.

Hierna verdelen we de groep in kleinere groepjes, op basis van de woonlocatie van de leerlingen. Leerlingen die in dezelfde straat of wijk wonen, of in ieder geval dezelfde richting op vanaf school, worden bij elkaar ingedeeld in groepjes van 5 of 6. Zij krijgen een groot vel met daarop een print van de school en omgeving. We vragen de leerlingen om hun route van huis naar school in te tekenen en daarbij de plekken aan te geven waar zij zich niet veilig voelen, of waar je onprettig fietst. Het levert een aantal vellen op met daarbij hoofdroutes richting de school, en daarop aangegeven waar de gevaarlijke punten liggen. Tijdens het intekenen lopen begeleiders van de groepjes rond en gaan zijn met de kinderen in gesprek om ze te motiveren, uitleg te vragen, en te helpen.



Aan de hand van de ingetekende routes op de vellen lichten we er een aantal punten uit. Wat is daar gevaarlijk aan, en waarom voelen kinderen zich daar niet veilig? We bekijken de situatie en vragen de kinderen om op een creatieve manier naar oplossingen hierin te zoeken. Wat zou er moeten gebeuren om deze plek veiliger te maken?

Vervolgens sluiten we de gastles af met een gezamenlijke bespreking van de uitkomsten van deze bijeenkomst en de verdere planning van het project. Hierin geven we aan dat we in gesprek gaan met de gemeente, en dat we op basis van de input van de leerlingen een adviesrapport schrijven waarin we aangeven wat de gevaarlijke punten zijn op de routes naar school, en wat er wordt aangedragen als advies om deze situaties te verbeteren.

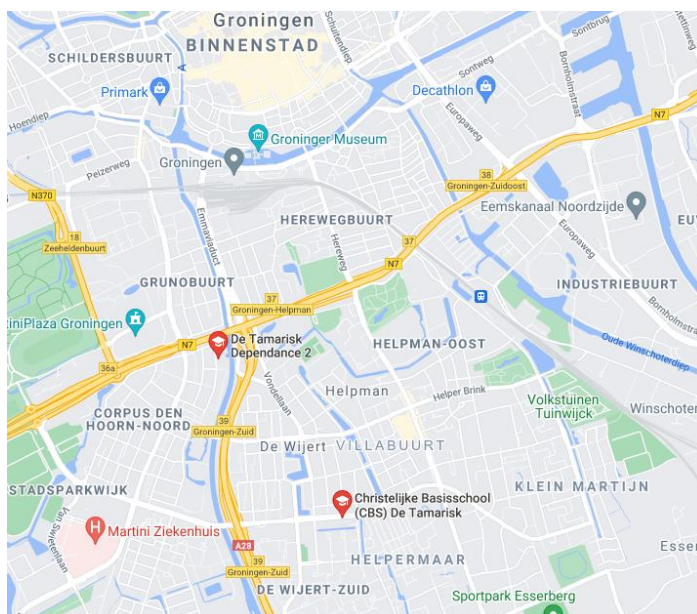
De ouders betrekken we via een vragenlijst die door de school wordt uitgestuurd. We vragen ze naar het belang van aandacht voor het fietsen naar school en voor de veiligheid van schoolroutes, en waar mogelijk iets gedetailleerder om te kijken naar een aantal punten die door de kinderen zijn uitgelicht. Hoe beleven ouders die en zien zij daar ook het gevaar?

3 Specifieke probleemschets in gemeente Groningen

3.1 Locatie van de school

Bij de realisatie van het project Veilige Schoolroutes in de gemeente Groningen is het onderzoek uitgevoerd op en rondom CBS De Tamarisk, met een ligging aan de zuidkant van de stad Groningen, in de wijk De Wijert. De school verplaatst zeer binnenkort ook naar een nieuwe locatie in dezelfde wijk, maar enkele honderden meters verder naar het noorden. Daardoor is dit project ook van toepassing op de routes naar de nieuwe locatie van de school.

Deze school aan een 30 km/h weg, een belangrijke uitvalsweg om de wijk in en uit te komen. Hier wordt regelmatig te hard gereden, terwijl veel leerlingen hier moeten oversteken op weg naar school of huis. De school staat in een open plek in een woonwijk, met geen huizen direct naast de school. Er zit aan de voorkant van de school de eerder genoemde uitvalsweg tussen de school en de eerste huizen.



Het schoolgebouw zelf is een laag gebouw waar met ruimte in de directe omgeving: een ruim schoolplein en plekken waar ouders hun kinderen makkelijk kunnen afzetten.



3.2 Probleemsituaties en adviezen

In deze paragraaf zal aandacht worden geschonken aan verschillende probleemsituaties in de schoolomgeving van CBS De Tamarisk. Dit zijn situaties die in de gastles naar voren zijn gebracht door de leerlingen, en door hen als onveilig of onwenselijk worden ervaren. Er is gekozen om te kiezen voor situaties in de directe schoolomgeving als wel voor situaties op iets grote afstand van de school, maar plekken die wel onderdeel uitmaken van de schoolroute van veel van de leerlingen. Hierdoor is er aandacht voor een groot deel van de schoolroute. De andere situaties, evenals de vijf situaties die hierin verder worden uitgewerkt, zijn terug te vinden in de bijlage. Na analyseren van die situaties, denken wij dat dit in de meeste gevallen individuele gedachtes zijn, of dat er weinig andere mogelijkheden zijn dan hoe de weg daar is ingericht.

3.2.1 *Situatie 1: Zebrapad voor de school over de Van Ketwich Verschuurlaan*



Deze situatie betreft de oversteek over een weg waar veel auto's op rijden, namelijk de Van Ketwich Verschuurlaan. Zoals op de foto te zien is, kunnen de voetgangers hier oversteken over een zebrapad. Het is een weg waar 30 kilometer per uur gereden mag worden, maar in praktijk ook regelmatig harder wordt gereden. Veel leerlingen dienen hier over de Van Ketwich Verschuurlaan over te steken, omdat de school hier direct aan de rechterkant aan ligt. Zeker wanneer auto's hier harder rijden dan 30 en niet goed door hebben dat de school hier ligt, levert dit gevaarlijke situaties op. Voor jonge onervaren verkeersdeelnemers levert dit vaak stresssituaties op, omdat ze van het schoolplein afrennen, zonder heel goed op te letten omdat ze met hun hoofd nog bij andere zaken dan het verkeer zijn. Als er dan een auto aankomt die niet of heel laat stopt bij het zebrapad, kunnen er ongelukken gebeuren.



De oplossing die we voor deze situatie willen aandragen heeft alles te maken met zichtbaarheid en herkenbaarheid van de schoolzone en de attentiewaarde in het algemeen. Wanneer automobilisten zich er van bewust zijn dat ze een school naderen, waar kinderen mogelijk verrassend oversteken en sowieso veel kinderen aanwezig zijn, zullen zij grotendeels hun snelheid minderen en extra goed opletten. Daarom is het belangrijk om hier enerzijds te handhaven op 30 kilometer per uur als snelheid, en daar ook voldoende aandacht aan te schenken met bebording zoals hier te zijn. Anderzijds moet de schoolzone nog beter worden aangeduid, met palen, hekjes of andere opvallende materialen aan de kant van de weg of geschreven op de weg, zoals op de rechterfoto te zien is. In de huidige situatie zijn er ook al gekleurde hekjes, maar deze zijn, zeker onder donkere bomen, niet altijd even opvallend. Zichtbaarheid is doorslaggevend om deze situatie op een makkelijke manier veiliger te maken. Wel met rekening worden gehouden dat veel kleuren in een schoolzone ook kunnen afleiden van de beweging in de omgeving, dus de algehele attentiewaarde moet omhoog.

Hiernaast zou de drempel moeten worden verhoogd. Deze is nu laag waardoor er nauwelijks voor hoeft te worden afgeremd, maar zou best vervangen mogen worden voor een drempel die 30 km/h vereist. Dit brengt sowieso de automobilist tot remmen, waardoor er ook meer tijd is om rondom in de omgeving te kijken en onverwachte bewegingen te registreren.

Tot slot, en dat is wel minder makkelijk maar meer effectief, zou er voor gekozen kunnen worden om de rijbaan te versmallen. Hierdoor gaat sowieso de snelheid eruit en wordt de situatie hier voor de school veiliger.

3.2.2 Situatie 2: Brailleweg, bij onderdoorgang Emmaviaduct richting Hoornsediep



Deze situatie bij het oversteken van de Brailleweg, vanaf het smalle fietspad langs het water en overgaand in een smal fietspad met direct een bocht naar links, is een lastig knelpunt, dat door veel kinderen als probleem wordt gezien. Alles hier is smal, en de bocht in het fietspad wordt als scherp ervaren, zeker als er drukte is met andere fietsers, en soms ook voetgangers. Voor kinderen is dit een lastig punt omdat ze veel in de gaten moeten houden, zeker als er autoverkeer op de weg aankomt en er veel fietsers zijn. Dit punt zou bij voorkeur dus overzichtelijker en makkelijker moeten worden heringedeeld.

De oplossing die wij hierin zouden adviseren heeft te maken met het herinrichten van het kruispunt en het verplaatsen van de fietsoversteek naar het viaduct in de verte. Door de fietsoversteek te verschuiven naar ter hoogte van het viaduct, kan er gewoon een rechte oversteek worden aangelegd, waarbij de fietser gedekt kan worden door een plateau, of door drempels. Wij pleiten ervoor om de bochten op het fietspad te laten afvlakken waarmee het een fietspad wordt dat haaks op de weg kruist. Hierdoor zijn de lastige manoeuvres in de bochten verleden tijd en is het in het geval van drukte op het fietspad makkelijker om elkaar de ruimte te gunnen, en om veilig over te steken. Door de toevoeging te doen van fietsers in de voorrang op dit punt, geeft dat de fietsers ook meer rust.

We realiseren dat deze oplossing duurder en intensiever is dan veel andere oplossingen op andere situaties, maar willen de gemeente toch adviseren om hier over na te denken.

3.2.3 Situatie 3: Overwinningsplein, richting het oosten



In deze situatie is er duidelijk sprake van een verschil tussen een ervaren bestuurder/fietser en een onervaren bestuurder/fietser. Door veel kinderen wordt de fietsstrook in het midden van de weg genoemd, uitmondend in het opstelvak voor het verkeerslicht. In deze situatie, op een weg die doorgaans vrij druk is, staat de fietser op de middelste fietsstrook tussen de auto's in. Kinderen geven aan dat dit onveilig aanvoelt, en dat ze het gevoel hebben makkelijk geraakt te kunnen worden door een auto links of rechts van hun, op het moment dat het verkeerslicht van rood op groen springt. Deze angst kan leiden tot paniek, waardoor de fietser een onverwachte beweging maakt, en zeker de onervaren fietser makkelijk ten val kan komen. Wanneer dat gebeurt op een van de stroken waar de auto's rijden, kan dit natuurlijk tot grote schade leiden. Deze soort situaties, waar fietsers weinig ruimte hebben om eventuele fouten te maken, zijn dus zeer ongewenst voor beginnende fietsers.



Om tot een goede oplossing te komen voor dit door veel kinderen ervaren probleem, zal er een ingreep moeten worden gedaan in de vormgeving van het kruispunt, en de opstelvakken voor het kruispunt. Het is belangrijk om in het ontwerp van wegen waar de fiets en auto naast elkaar rijden, zoveel mogelijk de gedachte van het scheiden van verschillende modaliteiten mee te nemen. Ook op dit kruispunt zou kunnen worden overwogen om de weg op te splitsen in een strook waar de auto's rijden, en een gescheiden fietspad, met een duidelijke scheiding van de verschillende stroken. Er zou hierbij gekeken kunnen worden naar de situatie op de Catharijnesingel in Utrecht, die op bovenstaande foto te zien is, en waarbij de modaliteiten gescheiden zijn door een groenstrook van ongeveer een meter breed. Op het betreffende kruispunt in Groningen is genoeg ruimte om een vergelijkbare inrichting te creëren, maar zal wel het hele punt op de schop moeten.

3.2.4 Situatie 4: Kruising P.C. Hooftlaan en Vondellaan



Deze situatie betreft de kruising van de P.C. Hooftlaan en de Vondellaan, en we zoomen hier vooral in op de fietsers die over eerstgenoemde weg rijden en de Vondellaan willen oversteken. De camerapositie van bovenstaande foto is dan ook vanaf de P.C. Hooftlaan en laat een fietser zien die oversteekt, over het zebraapad. En dat toont ook gelijk het probleem dat door veel kinderen wordt opgemerkt: de voorzieningen voor een overstekende wandelaar zijn er voldoende, met tweede brede zebraapaden, maar de voorzieningen voor de overstekende fietser ontbreken. Het leidt er toe dat de automobilisten en fietsers op de Vondellaan voornamelijk oog hebben voor de wandelaars, en de fietsers regelmatig over het hoofd zien.



De oplossing is hier vrij simpel. Er zou er een fietsoversteekplaats kunnen worden gemarkeerd, wat de aandacht trekt. Daarmee kunnen de voetgangers- en fietsersoversteekplaats samengenomen worden, waardoor het aandacht krijgt en het een veilige oversteek wordt. Bij voorkeur zouden hier ook haaiantanden worden toegevoegd voor de fietser en voetganger, waardoor deze gedwongen worden om voorrang te verlenen wanneer er auto's rijden. Het helpt in elk geval om aandacht op het kruispunt te vestigen.

Inspiratie kan worden gehaald uit het bovenstaande voorbeeld bij station Utrecht Vaartsche Rijn, waar een vergelijkbare oversteek te zien is, alleen met een gescheiden linker en rechterrijbaan. Wel met een oversteek voor voetgangers en fietsers naast elkaar, die hier in Groningen ook neergelegd zou kunnen worden. Dit is ook geheel in lijn met de CROW-richtlijnen.

3.2.5 *Situatie 5: Rotonde Vondellaan en Van Iddekingeweg*



Deze situatie betreft de rotonde op de kruising van de Vondellaan en de Van Iddekingeweg en is in een rustige situatie niet gevaarlijk, maar aangezien er regelmatig veel verkeer op rijdt, wel voor gevaren zorgt. Dit punt is regelmatig vrij druk, en daarom is er in het verleden ook gekozen om hier een zogenaamde strookrotonde neer te leggen, maar daarbij is weinig gedacht aan de veiligheidsgevoelens van kinderen. Tevens wordt deze vorm van rotonde gezien als de meest gevaarlijke vorm van een rotonde, die zeer onwenselijk is.

De beginnende fietser voelt zich niet zo veilig op een rotonde, omdat hij of zij dan veel kanten in de gaten moet houden en zich niet voornamelijk kan focussen op de weg die voor hem of haar ligt. Een kind heeft moeite met half omgedraaid op de fiets zitten om alles in de gaten te houden, en dus is een rotonde bij veel kinderen zeker geen gewenste situatie. Maar daarnaast is het probleem in deze specifieke situatie dat er grotere auto's en busjes, en ook vrachtwagens over de rotonde komen, die de fietsers aan de zijkant van de rotonde maar lastig zien. Dat levert gevaarlijke momenten op als de grotere wagens deels over de fietsstrook rijden en er geen erg in hebben dat hier ook fietsers aankomen. Het is zeer logisch dat kinderen zich hier niet veilig voelen.



Het is in deze situatie eigenlijk de beste oplossing om het punt compleet her in te richten, wat hogere kosten met zich meebrengt. De goedkope oplossing die hier mogelijk enigszins effectief kan zijn heeft niet te maken met het veranderen van de wegsituatie. Om het genoemde probleem van het zicht van de grotere wagens en vrachtwagens te kunnen aanpakken, moet er gewerkt worden aan meer mogelijkheden ter bevordering van het overzicht. Dat kan door aandachtsborden te plaatsen 'Let op fietsers', of door met spiegels te werken. Spiegels kunnen het zicht voor de automobilist, en de fietser op de fietsstrook verbeteren. Door op 4 punten rondom de rotonde spiegels te plaatsen, kan deze situatie veiliger worden dan dat deze nu is. Echter, naast het gebrek aan zicht hebben de voertuigen tijdens het rijden op deze rotonde vooral ook een gebrek aan tijd om alles te zien, dus of borden en spiegels effectief zijn, blijft een vraag.

Veiliger is om te werken aan een herinrichting van dit kruispunt. Zo zou er een verhoogde rijbaanscheiding geplaatst kunnen worden tussen de fietsstrook en de rijbaan, maar omdat de rijbaan hier niet heel breed is en er toch bredere wagens langs moeten, is het de vraag of deze verhoogde scheiding wel zo gewenst is. Tevens zijn lichte verhogingen voor fietsers ook lang niet altijd de meest veilige optie, omdat zij hier nogal eens mee in aanraking komen en ten vallen komen. Een andere vorm van een rotonde, waarbij de fietsers echt afgescheiden door een berm rijden van de automobilist, lijkt hier de beste optie, maar we beseffen dat dit lastiger te realiseren is.

4 Aanbevelingen voor de gemeente Groningen

4.1 Inhoudelijke aanbevelingen

Gezien deze situaties en alle andere input die we al bij de kinderen hebben opgehaald, blijkt dat een paar aanpassingen, een aantal hele gevaarlijke situaties kunnen oplossen. De ene aanpassing is simpeler uit te voeren dan de ander, maar in alle situaties hoeven er niet maandenlange renovaties plaats te vinden.

Kinderen voelen zich niet veilig als ze niet de ruimte hebben om te oefenen met fietsen, om fouten te kunnen maken en raken dan in paniek. Geef de kinderen de ruimte, en doe dat door de omgeving waar veel kinderen komen zo autovrij mogelijk te maken. Maak automobilisten er van bewust dat zij in een schoolzone komen door borden neer te zetten, drempels neer te leggen, spiegels te plaatsen, of teksten op de weg te zetten. Enerzijds kunnen we kinderen opvoeden met verkeerslessen, maar kinderen blijven onvoorspelbaar en moeten ook ruimte hebben om te spelen en om fouten te maken, zonder dat dit grote gevolgen heeft. De Fietsersbond is ervan overtuigd dat iedereen fouten maakt, maar willen er samen met overheden en andere maatschappelijk partijen voor zorgen dat deze fouten niet gelijk afgestraft worden. Betrek kinderen altijd in je plannen, want simpel denken kan soms heel lastig zijn.

Gezien de analyse in het derde hoofdstuk is het belangrijk om in eerste instantie te focussen op situatie 1 en 4. Dit zijn situaties die gezien de aanwezige problemen en mogelijk oplossingen goed en vrij snel aan te pakken zijn. Enkele redelijk simpele maatregelen kunnen de veiligheid van deze situatie sterk verbeteren. Deze beide situaties zijn belangrijk om snel te verbeteren, en kunnen met redelijk weinig budget en in korte tijd voor een betere veiligheidssituatie zorgen.

Bij het doen van aanpassingen van de schoolzone of de routes die als schoolroutes kunnen worden aangemerkt, is het belangrijk om rekening te houden met de ontwerpeisen die het CROW heeft opgesteld. Gebruik hieruit de adviezen betreffende breedte van fietspaden, fietsstroken en fietsstraten, en schenk voldoende aandacht aan adviezen rondom het parkeren in de schoolzone. Wees ervan bewust dat een veilige schoolomgeving een omgeving is waar kinderen de ruimte en tijd krijgen om te leren hoe het verkeer zich gedraagt en hoe zij dienen te handelen op de openbare infrastructuur.

Voor extra hulp en ondersteuning bij het uitvoeren van de aanpassingen ten behoeve van de veiligheid op de schoolroutes, kan zeer goed de expertise van de lokale Fietsersbond worden gebruikt. Bij de afdeling zit enorm veel kennis van de omgeving, maar ook van de richtlijnen waar een veilige route aan moet voldoen. Het is dan ook zeer aan te bevelen om contact op te nemen met de Fietsersbond afdeling in de gemeente, om in dit vervolgproject samen te werken.



4.2 Aanbevelingen



Terugblikkend op dit onderzoek, de voorbereiding met de gemeente en school, de uitvoering van de gastles op de school en het uitwerken in het adviesrapport, kan worden gesteld dat het zeer belangrijk en leuk is om kinderen te betrekken in onderzoek en planvorming. Een kind kijkt anders naar veiligheid en een veilige omgeving dan een volwassene, wat ook te relateren is aan het lagere oogpunt van een kind. Wees ervan bewust dat veiligheid niet 100% door beleidsmakers, adviseurs of planners kan worden gedefinieerd, en dat daarbij bewoners en zeker ook de jonge bewoners een zeer belangrijke rol kunnen hebben. Geef kinderen de kans om mee te beslissen over de route die zij naar school maken, want uiteindelijk zijn zij degenen die van dit stuk infrastructuur gebruik moeten maken, zonder ongelukken.

Het is zeker aan te bevelen om dit onderzoek in vergelijkbare vorm opnieuw uit te voeren over een aantal jaren. Er zijn dan aanpassingen gedaan naar aanleiding van dit onderzoek of naar aanleiding van andere waarnemingen, en het is goed om regelmatig te testen of de werking daarvan gewenst is. Hebben aanpassingen in de infrastructuur inderdaad gevaren weggenomen? Of zijn er daardoor juist op andere plekken gevaren ontstaan? En wie weet welke vervoersmiddelen er over vijf jaar over de weg rijden, welke plek de nu opkomende elektrische voertuigen dan op de weg of het fietspad hebben, en hoe de verschillende weggebruikers met elkaar omgaan. Dit onderzoek moet een aanleiding zijn om na te denken over de veiligheid van de schoolroutes en een aanzet zijn tot kleine aanpassingen. In de komende jaren zal er een denkwijze moeten ontstaan waarbij de veilige schoolroute een essentieel onderdeel is van de stedelijke planning, en waarbij kinderen altijd in planvorming betrokken worden. Op die manier maken we de stad en het land mooier, veiliger en comfortabeler, met meer fietsgeluk voor iedereen.

5 Bijlage 1: Overzicht knelpunten op de schoolroutes

# (komt overeen met kaart)	Locatie	Wat is er aan de hand? Input van de leerlingen	Foto
A	Voor de school, zebrapad over de Van Ketwich Verschuurlaan	Auto's rijden hard en wachten niet altijd bij zebrapad	
B	Brillegeweg, bij onderdoorgang Emmaviaduct richting Hoornsediep	Het is veel te smal. De bocht in het fietspad is scherp en te smal, en als er meer drukte is, levert dit veel conflicten op.	

<p>C</p>	<p>Brailleweg, onderdoorgang van de N7 richting zuiden.</p>	<p>Te krap. Verkeer wat van de andere kant water komt, en verkeer dat langs Brailleweg gaat, is te druk.</p>	
<p>D</p>	<p>Overwinningsplein, richting het oosten</p>	<p>De fietsstrook zoals deze er nu ligt, is onveilig. Fietzers die rechtdoor gaan komen midden tussen de auto's te staan, en worden geraakt door auto's die rechtsaf slaan.</p>	

<p>E</p>	<p>Kruising P.C. Hooftlaan en Vondellaan</p>	<p>Voor verkeer dat uit de P.C. Hooftlaan komt is het onduidelijk dat ze voorrang moeten verlenen aan kruisend verkeer.</p>	
<p>F</p>	<p>Kruising P.C. Hooftlaan en Vondellaan</p>	<p>Fietsers die van P.C. Hooftlaan komen en oversteken naar het westen, hebben geen mogelijkheid veilig over te steken. Bord op Vondellaan: pas op fietsers, of stoplichten.</p>	

<p>G</p>	<p>Rotonde Vondellaan en Van Iddekingeweg</p>	<p>Fietsers krijgen hier niet altijd voorrang, en af en toe slecht zich door hoge begroeiing midden op de rotonde</p>	
<p>H</p>	<p>Kruising Paterswoldseweg en Overwinningsplein.</p>	<p>De fietsers worden over het hoofd gezien door de auto die naar rechts gaat. Het zou goed zijn om een bord te plaatsen voor de verkeerslichten met: Pas op Fietzers!</p>	

<p>I</p>	<p>Kruising Paterwoldseweg en Laan Corpus Den Hoorn</p>	<p>Fietsers over de Paterwoldseweg moeten voorrang verlenen aan fietsers op LCDH (zie haaiantanden). Dit gebeurt niet waardoor ongelukken ontstaan.</p>	
<p>J</p>	<p>Rotonde Vondellaan en Van Iddekingeweg</p>	<p>Slecht zicht, fietsers vaak in de dode hoek van vrachtwagens. Wellicht helpen spiegels of borden om automobilist alert te maken.</p>	

6 Bijlage 2: Overzichtsk kaart van knelpunten

