



ADVIESRAPPORT VEILIGE SCHOOLROUTES

Gemeente Houten
Van Harte School
Datum: 17-12-2021



Adviesrapport Veilige Schoolroutes, Gemeente Houten

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

Inhoud.....	4
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 Houten	13
3.1 Locatie van de school	13
3.2 Probleemsituaties en adviezen	14
3.2.1 Situatie 1: Entree SV Houten	14
3.2.2 Situatie 2: Plein, achterkant supermarkt.....	16
3.2.3 Situatie 3: Kruispunt Kon. Julianastraat, Prins Bernhardweg en Dorpsstraat	17
3.2.4 Situatie 4: Plein, gehele stuk door het oude dorp.....	19
3.2.5 Situatie 5: Burgemeester Haefkensstraat.....	21
3.2.6 Situatie 6: Koningin Julianastraat	22
3.2.7 Situatie 7: Fietstunnel onder De Koppeling bij KPN Kantoor	24
4 Aanbevelingen voor de gemeente Houten	25
4.1 Inhoudelijke aanbevelingen	25
4.2 Aanbevelingen.....	26
5 Bijlage 1: Overzicht knelpunten op de schoolroutes	27
6 Bijlage 2: Overzichtsk kaart van knelpunten	38

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 en de lokale Fietzersbond 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 en de lokale Fietzersbond over de verschillende scholen en de projecten in het verleden omtrent fietsen, mobiliteit en verkeersveiligheid, is er voor gekozen om op de Van Harte School aan de slag te gaan. Een interessante case wat betreft ligging nabij het Oude Dorp van Houten, met aan de voorkant van de school een fietsstraat, en aan de achterkant van de school een drukker weg de wijk uit. 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 gezet. De gastles in Houten is uitgevoerd in samenwerking met de leerlingen van groep 6.

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, afhankelijk van de wensen van de schoolleiding. In Houten is gekozen om in groep 6 aan de slag te gaan.

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 4, 5 of 6 leerlingen. 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.

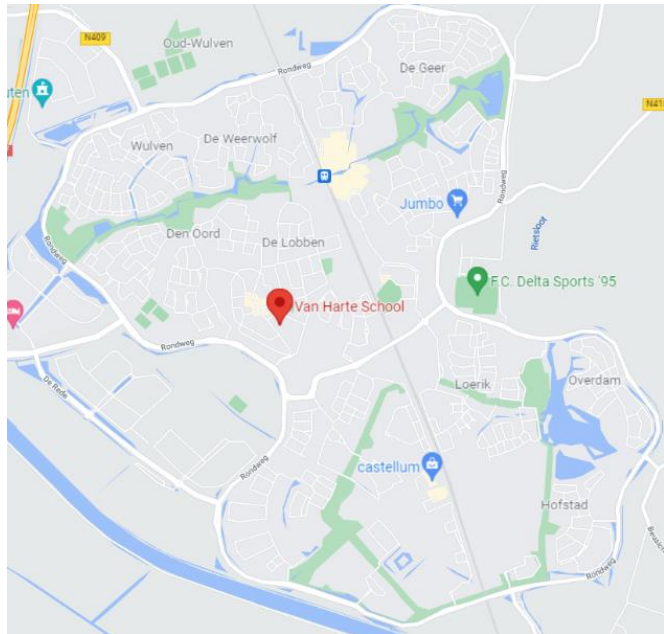
De ouders betrekken we via een vragenlijst die door de school wordt verstuurd. We vragen ze naar het belang van aandacht voor het fietsen naar school en voor de veiligheid van schoolroutes, en waar mogelijk iets gedetailleerder om te kijken naar een aantal punten die door de kinderen zijn uitgelicht. Hoe beleven ouders die en zien zij daar ook het gevaar? Helaas konden we in verband met de Corona pandemie in dit project de vragenlijst niet gebruiken en zijn de resultaten dus volledig gebaseerd op de resultaten die er vanuit de kinderen zijn verkregen.

3 Specifieke probleemschets in gemeente Houten

3.1 Locatie van de school

Bij de realisatie van het project Veilige Schoolroutes in de gemeente Houten is het onderzoek uitgevoerd op en rondom de Van Harte School, met een ligging vlakbij het Oude Dorp van Houten. De school zal binnen enkele jaren een nieuwe vestiging plaatsen op dezelfde locatie, dus daarom is dit project dan nog altijd van toepassing op de nieuwe situatie.

Deze school ligt aan de voorkant aan een fietsstraat, en aan de achterkant aan een wat drukker weg de wijk uit. Op de fietsstraat heeft en krijgt de fietser voorrang, maar omdat die weg richting het Oude Dorp gaat, is er dagelijks wel redelijk wat verkeer. De school staat net uit het Oude Dorp, maar niet ingeklemd tussen huizen in. Wel staat er een grote kerk tegenover de hoofdingang van de school, wat drukte op kan leveren op sommige momenten.



Het schoolgebouw zelf is een gebouw van twee verdiepingen met een groot schoolplein rondom de school. Voor de school is er voldoende ruimte 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 de Van Harte School. Dit zijn situaties die in de gastles naar voren zijn gebracht door de leerlingen, en door hen als onveilig of onwenselijk worden ervaren. De locaties die hier uitgebreider zijn uitgewerkt, zijn allemaal door meerdere leerlingen genoemd als potentieel gevaarlijke locatie. 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 zeven situaties die hierin verder worden uitgewerkt, zijn terug te vinden in de bijlage. Na analyseren van die situaties, denken wij, de Fietsersbond, de gemeente Houten en de lokale Fietsersbond, 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: Entree SV Houten*



Deze situatie doet zich voor bij de entree van het sportpark van voetbalvereniging SV Houten. Zoals op de foto's te zien is, parkeren de auto's, waarna de jonge sporters nog een fietspad moeten oversteken voordat ze bij de vereniging aankomen. Richting het oosten is dit een fietsstraat waar dus ook auto's zijn toegestaan, en richting het westen is het een fietspad, waar dus geen auto's rijden. Het probleem dat zich voordoet is tweeledig. Enerzijds hebben kinderen die dit fietspad/fietsstraat (de Oud Wulfseweg) oversteken moeite, anderzijds gaat het ook om fietsers die in conflict komen met auto's op dit kruispunt. Dat er gemengd verkeer is op dit punt, is logisch, maar de uitdaging is om hier op een veilige manier mee om te gaan.



De oplossing die we voor deze situatie willen aanragen heeft alles te maken met zichtbaarheid en herkenbaarheid van de situatie en de voetbalvereniging. Wanneer automobilisten zich er van bewust zijn dat ze een school of sportvereniging 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 voldoende aandacht aan te schenken met bebording zoals hier te zien, al is deze bebording specifiek gericht op een schoolomgeving. Er kan ook gedacht worden aan het rode verplichte stopbord.

Werk met kleuren, teksten en logo's op de weg en langs de weg, om duidelijk te maken dat de automobilist vanaf de parkeerplaats, maar ook de fietser op de Oud Wulfseweg, op een punt komt waar het druk is en waar ook veel onervaren bestuurders rijden. Alles moet er op gericht zijn dat de snelheid omlaag gaat en de attentiewaarde omhoog. Dat kan (het gevoel van) veiligheid in zijn geheel vergroten in de betreffende situatie. Wat hierin mee kan helpen is om ook dit deel van de Oud Wulfseweg te veranderen naar een fietsstraat waar de maximum snelheid maximum 30 kilometer per uur is, vanwege de combinatie van de verschillende verkeersdeelnemers.

3.2.2 Situatie 2: Plein, achterkant supermarkt



In deze situatie zoomen we in op de uitlopers van het Plein vanuit het Oude Dorp. Bij het wegrijden van het oorlogsmonument, in westelijke richting, tref je vrij snel de achterkant van de Albert Heijn. Zoals gewoon bij een supermarkt wordt deze van de achterkant bevoorrad door grote vrachtwagens, die enige tijd hier staan om uit te laden (in dit geval op de locatie van het witte bestelbusje), en voor een belemmering van het zicht zorgen. Zeker omdat het hier een wat smallere straat betreft, is al snel het zicht weggenomen richting de rest van de omgeving, en is een bijkomstigheid dat een deel van de weg geblokkeerd wordt door een vrachtwagen.

Daarnaast moet worden opgemerkt dat ook het vertrekken en aankomen van de vrachtwagens voor gevaar of gevoel van gevaar zorgt. Auto's rijden achteruit, moeten draaien en keren en missen daardoor het overzicht om de gehele grote vrachtwagen heen. Het creëert dode hoeken, wat voor heel veel kinderen en onervaren fietsers voor het gevoel een van de onveiligste zaken is. Ook omdat vrachtwagens hier niet makkelijk kunnen aanrijden en wegrijden door het gebrek aan ruimte, wordt dit gevaar nog extra versterkt.



De juiste oplossing in deze situatie is lastig te definiëren. Het Oude Dorp van Houten en de huidige locatie van de Albert Heijn is nu eenmaal krap, en is ook niet makkelijk te verruimen. De enige serieuze optie om de problemen weg te nemen is het verplaatsen van de winkel, maar dat is niet realistisch, zeker ook met in gedachten de wens van de winkel om juist uit te breiden op deze locatie. Een andere mogelijke oplossing zou een andere aanrijroute kunnen zijn, maar ook hier geldt dat het huidige indeling van het Oude Dorp en de directe omgeving dit niet toelaat. De huidige straat waar de vrachtwagens van komen aanrijden, is de enige realistische toegangsweg voor de laad/los plek aan de achterzijde van de winkel. Bevoorrading met kleinere auto's, of nog beter met laadfietsen, kan de situatie verbeteren, maar zal door de mindere efficiëntie voor de winkelketen minder interessant zijn. Daarmee is het lastig om hier tot de juiste oplossing te komen, en zal deze vooral gezocht moeten worden in het voorkomen dat fietsers in deze situatie terecht komen. Door fietsers via een andere route te sturen hoef je geen dure aanpassing aan de omgeving te doen, maar kan je wel de fietser beter voorzien. Het kan leiden tot wat meer te fietsen meters, maar met het voordeel van een veilige route zullen velen dat voor lief nemen.

3.2.3 *Situatie 3: Kruispunt Kon. Julianastraat, Prins Bernhardweg en Dorpsstraat*



Deze situatie is een bekende situatie als het gaat om het gevoel van veiligheid voor kinderen en onervaren fietsers. De fietser steekt hier een drukker kruispunt over, waar sprake is van gemengd verkeer, en waar de fietser dan wel in de voorrang is, maar deze niet altijd krijgt. Tevens komen automobilisten hier hard aanrijden, remmen ze te laat, en is het gevoel van onveiligheid en daarmee samenhangende onzekerheid bij de kinderen goed te begrijpen. Met borden staat dit kruispunt wel duidelijk aangegeven, en wordt er ook aandacht gevraagd voor het kruisen met fietsers, maar alsnog blijkt dit niet voldoende om de snelheid bij de auto's te verminderen en de situatie veiliger te maken. Veel kinderen geven hier aan dat ze zich niet op hun gemak voelen en zien hier graag veranderingen.

Het kruispunt en de situatie die hier beschreven staat, is bekend bij de gemeente. Daarmee geven zij ook aan dat het een knelpunt is op de schoolroute voor kinderen, en dat er aanpassingen nodig zijn om deze situatie in de toekomst veiliger te maken. Wij zouden dan ook zeer aanbevelen om de inrichting van het kruispunt op de schop te gooien en voor een nieuwe veilige inrichting te kiezen. Er is ruimte, omdat er nu een middenberm is die in principe, wanneer dat de veiligheid ten goede komt, verwijderd kan worden om het kruispunt ruimer en overzichtelijker op te zetten. Daardoor komt er ruimte vrij waarbij gewerkt kan worden aan het eerder duidelijk zichtbaar maken van fietsers die de weg kruisen, en waardoor de bebording ook verder naar voren geplaatst kan worden. Door het hele kruispunt ruimer op te zetten kan de zichtbaarheid in elk geval flink verbeteren, ook voor fietsers die daardoor automobilisten van verder zien aankomen.

Ook de door de leerlingen aangedragen oplossingen moeten zeker worden meegenomen als er het kruispunt niet opnieuw ingericht wordt, maar alleen met goedkope ingrepen de zichtbaarheid wordt verbeterd. Denk hierbij aan bebording 'Pas op kinderen' (zoals in situatie 1), het verlagen van de maximum snelheid en het op straat weergeven van 3D haaiantanden die meer de aandacht trekken dan de huidige haaiantanden.

3.2.4 Situatie 4: Plein, gehele stuk door het oude dorp



Midden in het Oude Dorp is het Plein de plek waar meerdere wegen samenkomen, waar winkels gevestigd zijn en wat ook een belangrijke schakel is in de schoolroute voor kinderen van de Van Harte School. Zoals ook op de foto te zien is gebeurt er veel, rijden er veel verschillende voertuigen en is het opletten. Zo is er ook de ingang van de supermarkt, die eerder in dit rapport al werd aangehaald. Dat leidt tot veel lopend verkeer, maar ook mensen die oversteken met winkelkarretjes op weg naar de geparkeerde auto of fiets.

Een van de belangrijkste problemen op deze plek, aangehaald door de leerlingen, zijn de in- en uitparkerende auto's. Deze letten vooral op de parkeerplek en de directe omgeving van de auto, maar minder op de fietsers die van iets grotere afstand komen aanrijden. Het levert situaties op waarbij fietsers plotseling moeten uitwijken, of zelfs contact maken met de auto. De leerlingen geven in elk geval aan dat zij hier niet graag langsrijden als er drukker verkeer is, wat in de ochtendspits bijvoorbeeld aan de hand is. Het is een onoverzichtelijke situatie, die zeker door de onervaren fietsers beschouwd wordt als deels onveilig.



Voor de situatie op het Plein zijn er meerdere mogelijke oplossingen. Het grote probleem ligt in de hoeveelheid en de verscheidenheid van het verkeer. Om de onveiligheid van parkerende auto's te verkleinen, kan er voor gekozen worden om de parkeerplaatsen op het Plein te verwijderen. Deze worden nu vooral gebruikt door bezoekers van de supermarkt en andere winkels, waarvoor het ook geen ramp is om iets verderop te parkeren. Daarmee kan je ruimte creëren op het plein, wat ten goede komt aan het scheiden van verschillende modaliteiten. Het geeft de keuze om een deel van de ruimte in te richten voor de fietser en de voetganger, en een afgescheiden deel (alleen een weg) toegankelijk te maken voor de automobilisten.

Een meer ridicule aanpak, maar ook zeker niet onlogisch in deze situatie, is om de auto en de rest van het gemotoriseerd verkeer in zijn geheel te weren van deze locatie. Daarbij moet onderscheid gemaakt worden tussen bestemmingsverkeer (waaronder niet het parkerende verkeer voor de supermarkt valt) en overig verkeer. Dit neemt een groot aandeel van het gemotoriseerd verkeer op deze locatie weg, en geeft ruimte aan het langzaam verkeer. Ook de leerlingen van de Van Harte School geven aan dat dit een maatregel is die voor veel meer rust en overzicht zorgt en zeer gewenst is.

3.2.5 Situatie 5: Burgemeester Haefkensstraat



Deze vijfde situatie is een veelvoorkomende situatie in woonwijken waar de straten wat krappere zijn, auto's langs de kant van de weg parkeren en de straat gedeeld wordt door gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Zoals ook op de foto te zien, wordt een deel van de ruimte in de straat ook ingenomen door een smalle stoep voor de voetgangers, en een aantal bomen om de paar meter om parkeerplaatsen en uitritten te markeren. Daarmee heeft het alles in zich om de snelheid van het autoverkeer en het fietsverkeer omlaag te brengen, maar alsnog geven kinderen aan dat in deze straat, vlakbij de school, te hard wordt gereden en dit onveilig aanvoelt. De snelheid moet verder omlaag om het gevoel van veiligheid bij de fietsers te vergroten.



Qua indeling van de situatie is er weinig op aan te merken. De straat is veilig ingericht, en via de bestrating, de bomen langs de weg en de breedte van de weg is er alles aan gedaan om de snelheid van de automobilisten terug te brengen. In 2019 is in deze straat de Aanpak Veilige Straat doorlopen, waarmee nu gesteld kan worden dat de indeling goed en veilig is. Er zijn destijds metingen gedaan en hier werd niet te hard gereden voor een 30 km-zone. Toch zien de kinderen graag nog extra maatregelen die moeten bijdragen aan de veiligheid van deze situatie. Zoals in meerdere situaties door kinderen wordt aangeraden, kan opvallende bebording een belangrijke bijdrage leveren aan het terugbrengen van de snelheid van automobilisten. Wijs de automobilist om in deze straat stapvoets te rijden en geef via bebording aan dat er kinderen spelen in de straat. Dit moet het bewustzijn vergroten dat kinderen die achter een bal aanrennen, zomaar achter een auto of boom vandaan kunnen schieten. Ook worden drempels aangedragen als mogelijke oplossing, maar zien veel kinderen dit ook weer als belemmering voor als zij zelf door de straat heen fietsen. De drempels zijn zowel voor de automobilisten als de fietsers een middel om de snelheid omlaag te brengen.

3.2.6 *Situatie 6: Koningin Julianastraat*



Deze situatie is net als situatie 5 veelvoorkomend in woonwijken, zeker als er een school gelegen is in de woonwijk. De straat is redelijk smal, omgeven door een verhoogde stoep aan beide kanten, en met drempels in de straat om de snelheid te verlagen. Op de foto kan je aan de rechterkant de school zien, onder meer met een van de ingangen naar het schoolplein bij het hekje in de opening van de heg. Op deze plek lopen en fietsen dus veel kinderen richting de ingang van de school, en 's middags komen ze hier van het schoolplein af. De straat zelf is geen onveilige situatie omdat bestuurders hier rekening houden met overstekende kinderen, maar het probleem zit in de witte auto die op de foto aan de linkerkant van de weg geparkeerd staat op de stoep. Dit is een zeer veelvoorkomend probleem in deze

straat. Het gaat hier zowel om bewoners die door gebrek aan vrije parkeerplaatsen de auto op de stoep zetten, als wel om ouders die met de auto hun kinderen naar school brengen. Deze tijdelijke parkeerders staan hier dan een minuut of 10 geparkeerd, maar blokkeren daarmee wel de gehele stoep, waardoor voetgangers over de straat moeten om de auto te passeren. Het leidt in elk geval bij veel kinderen tot een hoop frustratie en het zorgt voor een gebrek aan overzicht. Je kunt lastig langs de auto kijken wat er verder in de straat gebeurt, en dus ook moeilijker inschatten of er tegenliggers komen, zekers als auto's half op de straat en half op de stoep geparkeerd staan. Ook het grote aantal vrachtwagens dat voor de bevoorrading van de winkels in het Oude Dorp zorgt, komt door deze straat, wat samen met geparkeerde auto's verder zicht ontnemt.



Een mogelijke oplossing in deze situatie kan zijn om een parkeerverbod in te stellen op de stoep in deze straat. Een makkelijke ingreep die gerealiseerd kan worden door een aantal borden te plaatsen en regelmatig te handhaven. Het probleem dat hierboven is beschreven, is een bekend probleem in vele schoolomgevingen, en verboden om op de stoep te parkeren zoals deze, zijn dan ook eerder regel dan uitzondering.

Om geen verbod in te stellen, maar toch het parkeren op de stoep te voorkomen, kan er ook gekozen worden voor de aanleg van een aantal varkensruggen of jumboblokken. Deze betonnen blokken worden aan de rand van de stoep gelegd om te voorkomen dat hier een auto kan gaan staan. Het nadeel van het gebruik van deze blokken in de schoolomgeving, is dat spelende kinderen hier last van hebben en over kunnen vallen. De makkelijkste en beste optie is dan ook een algeheel parkeerverbod op de stoep.

3.2.7 Situatie 7: Fietstunnel onder De Koppeling bij KPN Kantoor



De zevende situatie ligt ten opzichte van de voorgaande situaties wat verder uit het centrum en zal ook niet voor elke leerling van de Van Harte School van belang zijn. Toch is er een aantal leerlingen dat deze situatie noemde als onveilig punt, zeker voor kinderen. Het gevaar, of in ieder geval het gevoel van onveiligheid hier, heeft dan ook te maken met de hogere muurtjes die duidelijk te zien zijn op de beide foto's. Kinderen, die gewoonlijk wat kleiner zijn dan volwassenen, hebben moeite om over de muurtjes heen te kijken en daarmee de bocht goed in te schatten. Ze zien verkeer niet goed aankomen, zoals ook wel blijkt uit de rechterfoto, en daarmee ontstaan er conflicten. Wat ook meespeelt is dat verkeer dat vanaf het doorgaande bromfietspad komt al hogere snelheid heeft doordat ze naar beneden rijden, waardoor je als tegemoetkomende fietser nog alerter dient te zijn. De reactietijd is maar kort, dus dat dit gevaar oplevert mag wel duidelijk zijn.

Het is lastig om aanbevelingen te doen hoe deze situatie beter in te richten. Het verlagen van de betonrand is te duur en zal daarmee niet realistisch zijn. Enkele tijd geleden is al wel belijning aangebracht op het bromfietspad om de fietsers goed te leiden, maar dat heeft voor kinderen nog niet goed genoeg gewerkt. Wat wel een realistische optie is, maar waarvan het de vraag is of het goed werkt, is het plaatsen van een spiegel.

Dat maakt het mogelijk om makkelijker om de hoek te kijken en andere fietsers te zien aankomen, maar het kan ook verkeerde inschattingen opleveren. Daarom lijken er weinig serieuze mogelijkheden te zijn om dit punt beter in te richten. Fietzers moeten alert zijn op een gebrek aan overzicht en weten dat ze hier snelheid moeten minderen. Daar zou bebording nog wel een rol in kunnen spelen. En zorg er als gemeente voor dat fietsers van deze situatie en de mogelijke problemen afweten, zodat zij er rekening mee kunnen houden. Dat kan een groot deel van het gevaar wegnemen.



4 Aanbevelingen voor de gemeente Houten

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 voor het gevoel 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 5 en 6. 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. Voor de andere situaties zal mogelijk wat meer onderzoek en analyse nodig zijn, of kosten de aanpassingen meer tijd om door te voeren.

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	Entree SV Houten	Drukte op de Oud Wulfseweg richting entree van de sportvereniging.	

B	Plein, tussen Oorlogsmonument en Kon. Julianastraat	Vrachtwagens die laden en lossen aan de achterkant van de AH zijn gevaarlijk op het moment dat ze aankomen of wegrijden. AH wil uitbreiden, en geen andere route dan deze voor laden/lossen.	
---	---	--	--

C	<p>Kruispunt Kon. Julianastraat, Prins Bernhardweg en Dorpstraat. Kon. J straat & Pr B weg komen samen (fietser), kruising met de Dorpstraat. Staat op longlist gemeente. Evt middenberm eruit/kruispunt opschuiven</p>	<p>De auto's die aan komen rijden, rijden erg hard. Fietser is in de voorrang, maar auto's rijden hard aan en stoppen pas laat.</p> <p>Oplossing aangedragen door leerlingen: Bord pas op kinderen, max 20kmh en 3D haaiantanden</p>	
---	---	---	---

D	<p>Kruising Pr. Ireneweg en Vlierweg. Stopverplichting, bebording. Brommers probleem op deze fietsstraat. Fietsoversteek is verhoogd. Hierdoor geen probleem meer.</p>	<p>Auto's rijden hard aan en zien fietsers die (op de foto) vanaf rechts, van het fietspad, komen, te laat of over het hoofd.</p>	
E	<p>Kruising Prins Clausstraat en Vlierweg</p>	<p>Auto's op de Vlierweg rijden hard en houden weinig rekening met kruisend verkeer en het inhalen van fietsen op de Vlierweg.</p>	

F	Bruggetje Troubadoursborch. Is veilig ingericht.	Er staat een houten paaltje dat in de weg staat bij drukte met fietsers, en kan leiden tot ongelukken. Inmiddels is het paaltje weggehaald.	
G	Kruising Lupine-Oord en fietspad Tiellandtspad Kruising is goed ingericht, hier kan weinig anders gebeuren.	Auto's negeren de haaiantanden, waardoor de fietsers op het fietspad in gevaar komen	

H	<p>Plein, gehele stuk door het oude dorp. Bekend probleem. Veel in- en uitparkerende auto's (bezoekers supermarkt).</p>	<p>Het is te druk. Rekening houden met auto's, fietsers, voetgangers en het is niet overal even overzichtelijk.</p> <p>Oplossing leerlingen: autovrij maken / alleen bestemmingsverkeer. Supermarkt-parkeerders hier weghalen</p>	
---	---	--	--

I	<p>Kruising Lobbendijk en Hop-Oord. Kruising is goed ingericht, hier kan weinig anders gebeuren</p>	<p>Auto's die van het Hop-Oord komen moeten voorrang verlenen aan de bestuurders op de Lobbendijk, maar de haaiantanden worden vaak genegeerd.</p>	
---	---	--	--

J	<p>Burgemeester Haefkensstraat. In 2019 aanpak veilige straat doorlopen. Geen aanleiding om wat te doen (wordt niet te hard gereden).</p>	<p>Er wordt veel te hard gereden, terwijl het een smalle straat is met gemengd verkeer. Oplossing leerlingen: Flitser, bebording stapvoets rijden, spelende kinderen bord, drempels</p>		
K	<p>Kon. Julianastraat Bekend probleem. Hier komen ook vrachtwagens doorheen.</p>	<p>Veel auto's geparkeerd op de stoep, zoals ook op de foto. Geldt voor meerdere plekken rondom de school. Oplossing leerlingen: Hogere stoeprand, borden verboden te parkeren varkensruggen</p>		

L	<p>Fietstunnel onder De Koppeling bij KPN kantoor. Is belijning aangebracht om situatie te verbeteren. Betonwand verlagen is té duur.</p>	<p>Bij het uitkomen van de tunnel aan de kant van het KPN kantoor, heb je geen overzicht of er mensen van links of rechts komen door de muur die het zicht blindeert voor kinderen. Oplossing leerlingen: werken aan zichtlijnen Spiegel kan verkeerde inschattingen opleveren</p>	
---	---	---	---

M	<p>Kruising De Poort met Chamavenpoort, bij het tankstation Situatie is goed ingericht, kan niet veel anders. Kruispunt ook niet per se erg druk.</p>	<p>Auto's negeren de haaiantanden en geven de fietsers op het fietspad geen voorrang. Opl: Verkeerslichten, slagboom</p>	
---	---	---	--

N	Prinses Ireneweg, kruising met Kon. Emmaweg Inrichting is goed.	Door de hoge heg is het overzicht slecht. Oplossing: snoeien of spiegels plaatsen Particuliere haag, kan je niet zoveel aan doen. Verkeer vooral vanaf links. Automob oppassen met ebikes en scooters. Opl. Stopbord (maar buiten basis fietsstraat)	
O	Kruising Hoefbladhof en Dovenetelhof, fietsend van zuid naar noord Soort uitrit, je moet gewoon voorrang verlenen. Geen gevaarlijke situatie.	Slecht zicht door hoge muur en boom. Ook wanneer je komt van het Dovenetelhof. Oplossing leerlingen: spiegels of duidelijke borden zodat je stopt	

6 Bijlage 2: Overzichtskaart van knelpunten



