

Opwegnaarschool.nl

Giessenlanden

Basisonderwijs

Actieplan Hoornaar, schooljaar 2010-2011



buitengewoon...

Gemeente
Giessenlanden





Opwegnaarschool.nl

Giessenlanden

Basisonderwijs
Actieplan Hoornaar

Datum:

20 oktober 2011

Uitvoering:

VIA
E.J.P. (Erik) Donkers
W.K. (Walter) Swolfs
M.J.L. (Michelle) van de Laarschot

Projectcode: ONL0689_001-R05
Status: Definitief

INHOUDSOPGAVE

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Achtergrond Opwegnaarschool.nl | 3 |
| 1.1 | Wat is Opwegnaarschool.nl | 3 |
| 1.2 | Doelstelling Opwegnaarschool.nl | 3 |
| 1.3 | Actieplan | 4 |
| 1.4 | Respons | 4 |
| 2 | School-thuisroute | 5 |
| 2.1 | Werkwijze en doel | 5 |
| 2.2 | Herkomst leerlingen en modal split | 5 |
| 2.3 | School-thuisroutes | 6 |
| 3 | Fietsen | 8 |
| 3.1 | Werkwijze en doel | 8 |
| 3.2 | Gebruik fietsverlichting | 8 |
| 3.3 | Gebruik fietshelmen | 10 |
| 4 | Knelpunten | 11 |
| 4.1 | Werkwijze en doel | 11 |
| 4.2 | Top vijf knelpunten | 11 |
| 5 | Educatie | 16 |
| 5.1 | Werkwijze en doel | 16 |
| 5.2 | Educatieopdrachten geanalyseerd | 16 |
| 6 | Algemene subjectieve verkeers-onveiligheid | 22 |
| 6.1 | Werkwijze en doel | 22 |
| 6.2 | Algemeen subjectieve onveilige verkeerssituaties | 22 |
| 7 | Conclusies en aanbevelingen | 23 |
| 7.1 | Conclusies en aanbevelingen algemeen | 23 |
| 7.2 | Conclusies en aanbevelingen knelpuntclusters | 25 |

1 ACHTERGROND OPWEGNAARSCHOOL.NL

1.1 Wat is Opwegnaarschool.nl

Opwegnaarschool.nl is een web-based en integraal programma dat verkeersonderzoek op het gebied van school-thuisroutes en subjectieve onveilige locaties combineert met algemeen verkeersbewustzijn, zelfreflectie én verkeerseducatie.

Tevens initieert Opwegnaarschool.nl een nauwe samenwerking van betrokken partijen (wegbeheerder, scholen, ouders, scholieren en politie) om samen te streven naar een Duurzaam Veilige schoolomgeving en school-thuisroute voor alle scholieren.

In het programma Opwegnaarschool.nl staat de mening van scholieren centraal. Scholieren tekenen met behulp van het programma hun school-thuisroute in en geven aan waar zij knelpunten tegenkomen op die dagelijkse route en waarom zij deze knelpunten als onveilig ervaren. Immers, scholieren hebben een andere kijk op verkeer dan volwassenen. Op basis van de meest genoemde knelpunten krijgen de scholieren verkeerseducatieopdrachten op maat aangeboden. Hierdoor wordt de verkeerskennis opgefrist en de huidige verkeerskennis van de scholieren in kaart gebracht.

Het programma is opgedeeld in verschillende modules voor basisonderwijs en voortgezet onderwijs, gericht op scholieren van 10 tot 15 jaar.

Binnen Opwegnaarschool.nl kunnen de volgende modules worden doorlopen:

1. Algemene vragenlijst;
2. Intekenen van de school-thuisroute en aangeven knelpunten;
3. Educatieopdrachten;
4. Zelfreflectie.

1.2 Doelstelling Opwegnaarschool.nl

Opwegnaarschool.nl past prima als instrument binnen de integrale verkeersveiligheidsaanpak. Deze aanpak hanteert drie pijlers: infrastructuur, educatie en handhaving. Het doel van deze aanpak is onder andere het duurzaam verkeersveiliger maken van schoolomgevingen en school-thuisroutes. Opwegnaarschool.nl past binnen dit doel. Het meeste resultaat wordt behaald wanneer er gestreefd wordt naar continuïteit en het programma regulier wordt ingezet, zodat het monitoren van de verkeersveiligheid en het aanbieden van verkeerseducatie aan scholieren jaarlijks kan plaatsvinden. Ieder schooljaar komt er immers een nieuwe lichter scholieren bij. Op deze manier komt de kracht van de formule het best tot zijn recht in het streven naar Permanente VerkeersEducatie (PVE), een duurzaam veilige school-thuisroute en schoolomgeving via een structurele en gezamenlijke aanpak op basis van ieders eigen verantwoordelijkheid.

Opwegnaarschool.nl betreft scholieren actief bij verkeersveiligheid. De kracht van Opwegnaarschool.nl is de herkenbaarheid. Door middel van de diverse modules worden scholieren zich bewust van onveilige situaties op hun eigen dagelijkse school-thuisroute **en risico's in de schoolomgeving**. Daarnaast leren ze kritisch te kijken naar hun eigen verkeersgedrag en dat van leeftijdsgenoten in het hedendaagse verkeer. Door het inzicht in de huidige verkeerskennis van de scholieren kunnen aandachtspunten voor aanvullende verkeerseducatie geformuleerd worden. Met behulp van deze aandachtspunten kan ook het jaarlijkse schoolactieplan worden opgesteld.

1.3 Actieplan

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan van de gemeente Giessenlanden is opgenomen dat de gemeente de verkeersveiligheid in schoolomgeving en op de schoolthuisroutes gaat verbeteren. Hiertoe wil de gemeente eerst de gebruikte routes en de knelpunten die worden ervaren door de leerlingen in beeld brengen. Aan de hand van deze gegevens wil de gemeente een plan maken met maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, zowel door middel van infrastructurele maatregelen als ook door educatie en handhaving.

Op basis van de data uit Opwegnaarschool.nl wil de gemeente de knelpunten in de schoolomgeving en de schoolroutes aanpakken. Samen met de gemeente, scholen en politie heeft VIA.nl een actieplan opgesteld. Hierin wordt voor de 5 grootste knelpunten per kern een integraal maatregelenpakket beschreven, met maatregelen op het gebied van infrastructuur, handhaving en educatie.

1.4 Respons

Dit actieplan beschrijft de resultaten en het opgestelde maatregelenpakket voor de scholen in de kern Hoornaar. Binnen de kern van Hoornaar hebben twee basisscholen meegedaan aan Opwegnaarschool.nl, te weten:

- » **de "Samen op weg", gelegen aan de Dirk IV plein;**
- » **en "De Klim-Op", gelegen aan de Dirk IV plein.**

Opwegnaarschool.nl is, op de "Samen op weg", doorlopen door de leerlingen van drie groepen (groep 6 t/m8) en op de "Klim-Op" door de leerlingen van vier groepen (groepen 5 t/m 8). In de onderstaande tabel is te zien hoeveel leerlingen per klas en in totaal hebben meegedaan aan het project in de kern Hoornaar.

| Respons Opwegnaarschool.nl in Hoornaar (gemeente Giessenlanden) | |
|---|-------------------------------|
| "Samen op weg" | Aantal deelnemende leerlingen |
| Groep 6/7a | 28 |
| Groep 7b/8 | 29 |
| "Klim-Op" | Aantal deelnemende leerlingen |
| Groep 5 | 12 |
| Groep 6 | 9 |
| Groep 7 | 9 |
| Groep 8 | 4 |
| Totaal | 91 |

tabel 1: respons Opwegnaarschool.nl in de kern Hoornaar

In de getoonde tabellen en grafieken in het vervolg is een hogere respons te zien (102). Naast 91 leerlingen uit de bovengenoemde groepen hebben ook 11 ouders van leerlingen deelgenomen aan het onderzoek. Ook deze ouders hebben een schoolroute ingevoerd en knelpunten op de schoolthuisroute aangegeven.

2 SCHOOL-THUISROUTE

2.1 Werkwijze en doel

Intekenen school-thuisroute

In Opwegnaarschool.nl is door de leerlingen de route van school naar huis ingetekend, door op de kaart de desbetreffende wegen aan te klikken. Door het invullen van de school-thuisroute zijn de routes naar de scholen in kaart gebracht. Tevens is de leerlingen gevraagd welke vervoerswijze daarbij doorgaans wordt gebruikt. Hiermee kan de **zogenaamde 'modal split' worden bepaald**. De modal split geeft de verdeling van de gebruikte vervoerswijzen weer.

Aangeven van knelpunten op de route

De leerlingen hebben in Opwegnaarschool.nl de mogelijkheid gehad om drie knelpunten aan te geven die zij als gevaarlijk ervaren op de route van en naar school. Door het aangeven van deze knelpunten is inzichtelijk gemaakt welke locaties als onveilig ervaren worden door de schoolgaande leerlingen. Door alle knelpunten te clusteren¹ is inzicht verkregen in waar de voornaamste en grootste onveilige locaties liggen. Met de gemeente is afgesproken dat per kern de vijf grootste knelpunten deel uit maken van het actieplan.

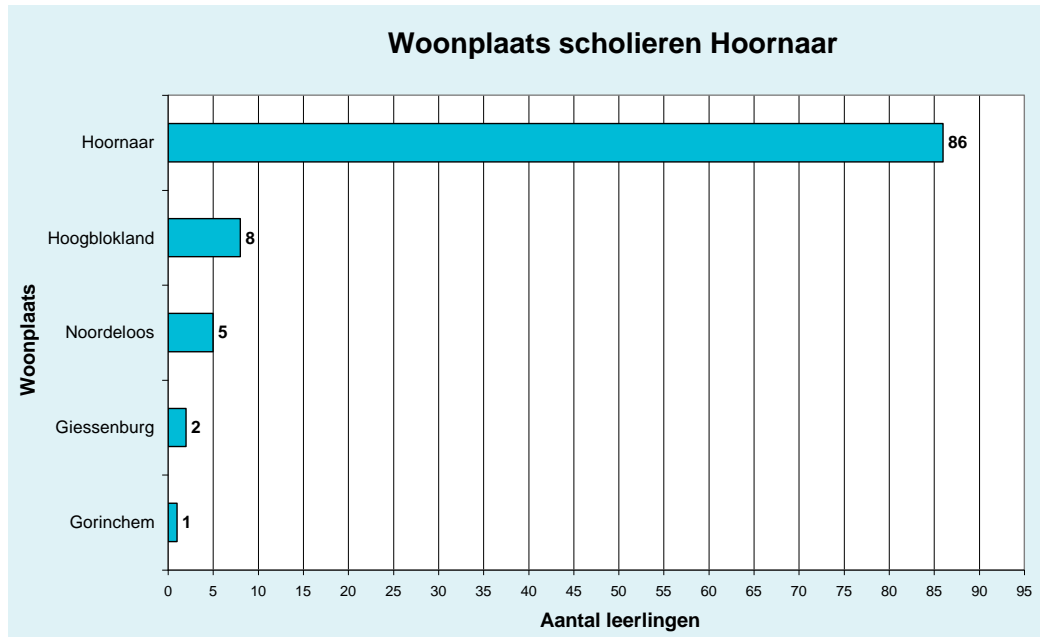
2.2 Herkomst leerlingen en modal split

Voordat de daadwerkelijke school-thuisroutes nader in kaart worden gebracht, is gekeken naar de herkomst van de leerlingen. Binnen de kern Hoornaar zijn twee scholen gelegen, **te weten basisschool 'Samen op weg' en basisschool 'De Klim-Op'**. Veruit de meeste leerlingen zijn ook woonachtig in deze kern (84%). Daarnaast is een klein deel van de leerlingen afkomstig uit de kernen Hoogblokland (8%), Noordeloos (5%), Giessenburg (2%) en Gorinchem (1%). In figuur 1 op de volgende pagina is een volledig overzicht van de herkomst van de leerlingen opgenomen.

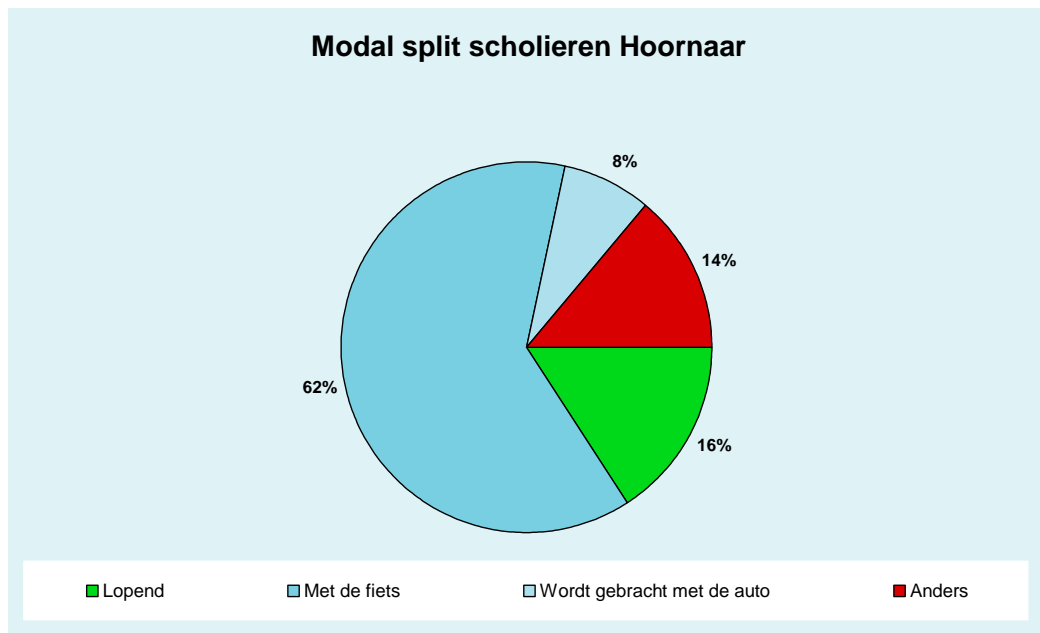
Het merendeel van de leerlingen (62%) komt op de fiets naar school (zie figuur 2). Daarnaast komt 16 procent van de leerlingen te voet en 14 procent op andere wijze (step, waveboard) naar school.

Het aandeel leerlingen dat met de auto naar school wordt gebracht is beperkt (8%). In de haal/brengmonitor die voor elke school is opgemaakt wordt dieper ingegaan op het autogebruik per school en de keuzemotieven die ten grondslag liggen aan het autogebruik.

¹ Afzonderlijke knelpunten die binnen een afstand van 25 meter van elkaar liggen, worden samengevoegd tot één knelpunt.



figuur 1: herkomst leerlingen Hoornaar



figuur 2: modal split Hoornaar

2.3 School-thuisroutes

De leerlingen is gevraagd hun meest gebruikelijke school-thuisroute op de kaart in Opwegnaarschool.nl in te tekenen. Op kaart 1 (blz. 7) is een overzicht opgenomen van alle school-thuisroutes. Hierbij is alleen de kern Hoornaar op kaart afgebeeld, omdat de meest gebruikte routes dan alleen binnen deze kern liggen. De meeste routes liggen op korte afstand van de schoollocatie. Zoals uit figuur 1 al is gebleken, komt het merendeel van de leerlingen uit deze kernen. Op de kaart is de top 3 van meest gebruikte straten benoemd en aangewezen.

Kaart 1: overzicht school-thuisroutes alle leerlingen met als bestemming de basisscholen 'Samen op weg' of 'De Klim-Op' in Hoornaar

Legenda

- School-thuisroutes
- Locatie 'Samen op weg' (1) en 'De Klim-Op' (2)

Meest gebruikte straten naar school (top 3):

- Dirk IV-plein
- Dorpsweg
- Dorpsweg (tussen Dirk IV-plein en Middenweg) / Lage Giessen



3 FIETSEN

3.1 Werkwijze en doel

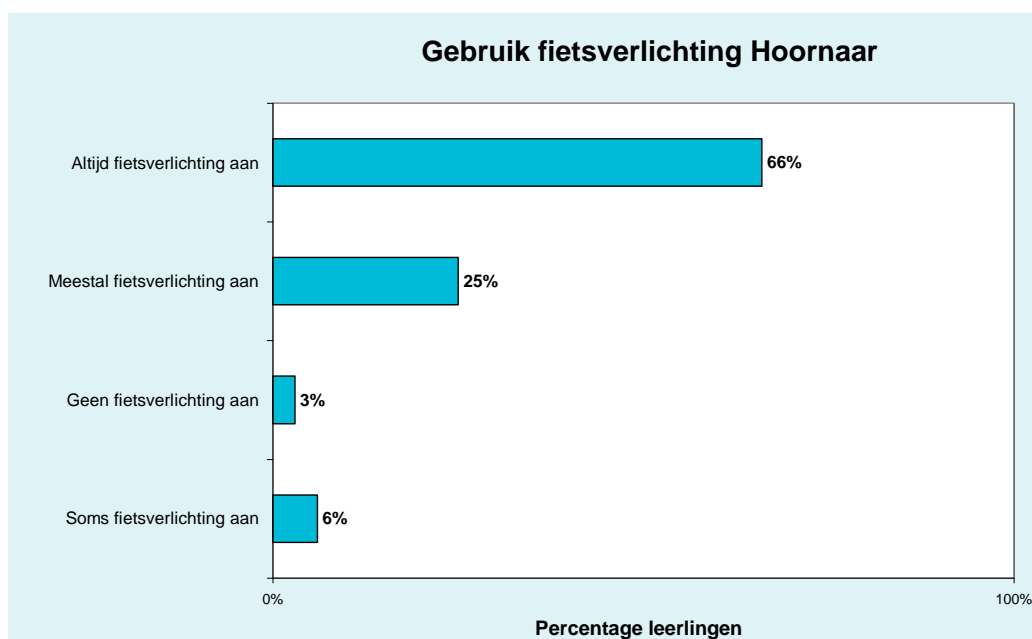
In paragraaf 2.2 is gebleken dat het merendeel van de leerlingen van de scholen in Hoornaar met de fiets naar school komt. Het gebruik van fietsverlichting, met name in de herfst- en wintermaanden, is een jaarlijks terugkerend speerpunt. Daarnaast is het vaak ontstuimig weer met regen, wind of mist. Juist dan is het belangrijk dat iedereen in het verkeer goed zichtbaar is. Door middel van campagnes (zoals 'Val op, fiets verlicht. Daar kun je mee thuiskomen') vanuit het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland worden fietsers gestimuleerd fietsverlichting te gebruiken. Binnen Opwegnaarschool.nl is in de algemene vragenlijst aan de leerlingen gevraagd hoe vaak zij hun fietsverlichting gebruiken. Daarnaast is hen gevraagd aan te geven wat de primaire reden is om geen fietsverlichting te gebruiken.

Ruim een kwart van de letsels onder fietsers na een verkeersongeval betreft hoofd- en hersenletsel. Ongeveer driekwart van het hoofd- en hersenletsel ontstaat bij ongevallen waarbij geen gemotoriseerd verkeer betrokken is; bij jonge kinderen is dit bijna 90%. Voor het merendeel gaat het dan om enkelvoudige ongevallen. Dit soort ongevallen zijn moeilijk te voorkomen; wel is het mogelijk om de ernst van het hoofd- en hersenletsel te beperken met een fietshelm. Volgens een conservatieve schatting neemt de kans op hoofd- en hersenletsel met maximaal 45% af wanneer op de juiste manier een goede fietshelm gedragen wordt². Ook is aan de leerlingen daarom gevraagd of zij tijdens het fietsen een helm dragen om zo de kans op hoofd- en hersenletsel bij ongevallen te verkleinen.

3.2 Gebruik fietsverlichting

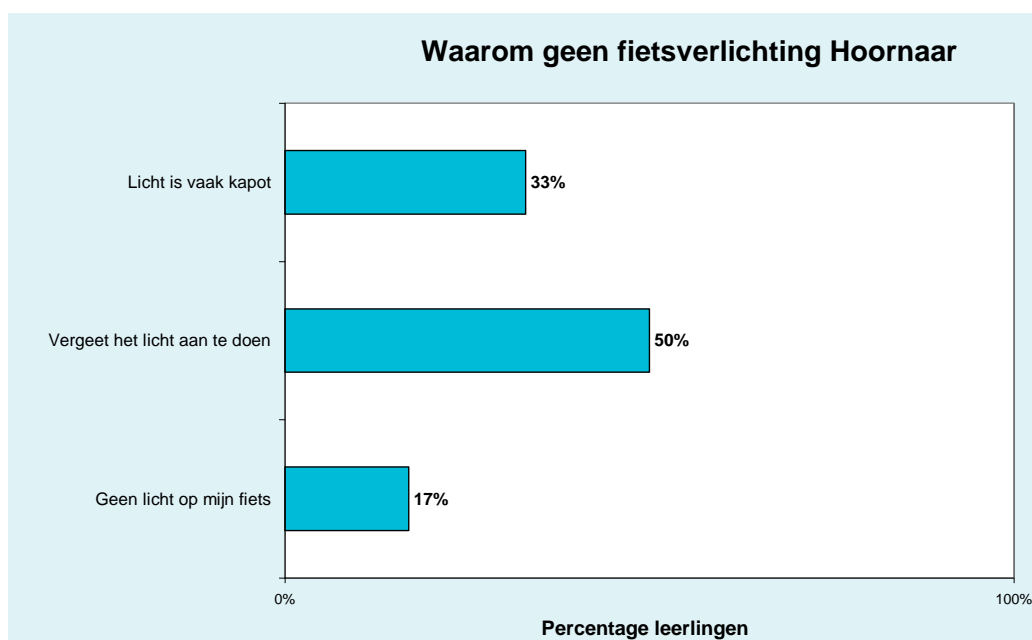
In figuur 3 is aangegeven welk percentage leerlingen, dat binnen de kern van Hoornaar op de fiets naar school komt, altijd, meestal, soms of nooit fietsverlichting gebruikt. Te zien is dat het grootste deel van de leerlingen altijd of meestal de fietsverlichting aan heeft tijdens duisternis. Ongeveer 9% van de leerlingen geeft aan slechts soms of zelfs nooit fietsverlichting te gebruiken.

² SWOV-Factsheet: Fietshelmen, 2009



figuur 3: gebruik fietsverlichting Hoornaar

Aan de leerlingen die hebben aangegeven soms of nooit fietsverlichting te gebruiken, is gevraagd wat hiervan de reden is. De resultaten zijn opgenomen in figuur 4. Het grootste deel van de leerlingen vergeet de fietsverlichting aan te doen. In 83 procent van de gevallen heeft het niet voeren van fietsverlichting een materiële oorzaak. Daarnaast blijkt dat in 17 procent van de gevallen blijkt dat het gebruik van fietsverlichting toch niet zo normaal is als verwacht mag worden ('geen licht op mijn fiets').



figuur 4: waarom geen fietsverlichting Hoornaar

3.3 Gebruik fietshelmen

Geen van de leerlingen maakt gebruik van een fietshelm bij het fietsen van huis naar school en terug. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het gebruik van een fietshelm bij het fietsen verre van een gewoonte is. Om fietshelmgebruik te stimuleren zal eerst onderzocht moeten worden waarom de leerlingen geen gebruik maken van een fietshelm.

4 KNELPUNTEN

4.1 Werkwijze en doel

Nadat de leerlingen hun eigen school-thuisroute hebben ingetekend, kunnen zij maximaal drie locaties op de route aangeven die zij persoonlijk onveilig vinden; de knelpunten. Nadat een locatie op de kaart is gekozen, is steeds aan de leerling gevraagd welke oorzaak van de onveiligheid zij ervaren.

Vervolgens is binnen Opwegnaarschool.nl gezocht naar overeenkomstige locaties van knelpunten van alle leerlingen. Uit de zogenaamde 'knelpuntclusters' die daaruit zijn ontstaan is een knelpunten top vijf opgesteld. In de kern Hoornaar hebben leerlingen van de 'Samen op weg' en 'Klim-op' knelpunten aangegeven. Om te bepalen welke knelpunten binnen Hoornaar het vaakst zijn genoemd, zijn de resultaten van beide scholen bij elkaar opgeteld.

4.2 Top vijf knelpunten

Als resultaat van de knelpunteninventarisatie is de top vijf knelpunten in Hoornaar opgenomen in tabel 2. Achter elk cluster staat een omschrijving (straatnamen) en hoeveel leerlingen de betreffende locaties als onveilig ervaren.

Op kaart 2 op bladzijde 13 zijn de locaties van alle vijf de clusters weergegeven.

| Top 5 clusters Hoornaar | | |
|-------------------------|---|---------------------|
| Clusternaam | Omschrijving | Aantal keer genoemd |
| Cluster 1 | Dorpsweg, Groeneweg, Hoge Giessen, Lage Giessen | 28 (40%) |
| Cluster 2 | Dirk IV-plein, Dorpsweg | 24 (34%) |
| Cluster 3 | Dorpsweg, Hovenierserf | 7 (10%) |
| Cluster 4 | De Schans, Hoge Giessen | 6 (9%) |
| Cluster 5 | De Schans, Groeneweg, Vissersland | 5 (7%) |

tabel 2: top 5 knelpuntclusters Hoornaar

In tabel 3 is opgenomen hoeveel ongevallen op de aangewezen knelpuntclusters hebben plaatsgevonden. Er is onderscheid gemaakt in het totaal aantal ongevallen, het aantal slachtofferongevallen en het aantal ongevallen waarbij fietsers betrokken waren.



| Ongevallenbeeld 2005-2009 clusters Hoornaar | | | |
|---|--------------------------|-----------------------|-----------------|
| Clusternaam | Totaal aantal ongevallen | Slachtofferongevallen | Fietsongevallen |
| Cluster 1 | 2 | 0 | 0 |
| Cluster 2 | 0 | 0 | 0 |
| Cluster 3 | 0 | 0 | 0 |
| Cluster 4 | 0 | 0 | 0 |
| Cluster 5 | 0 | 0 | 0 |

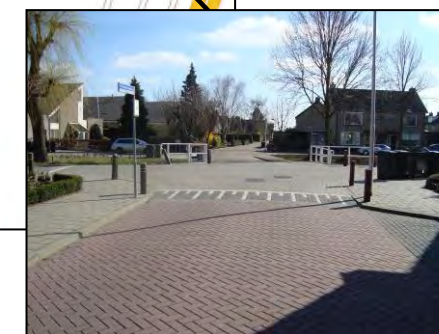
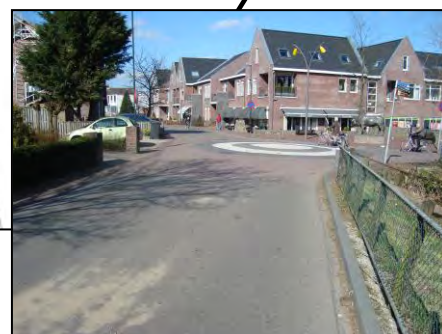
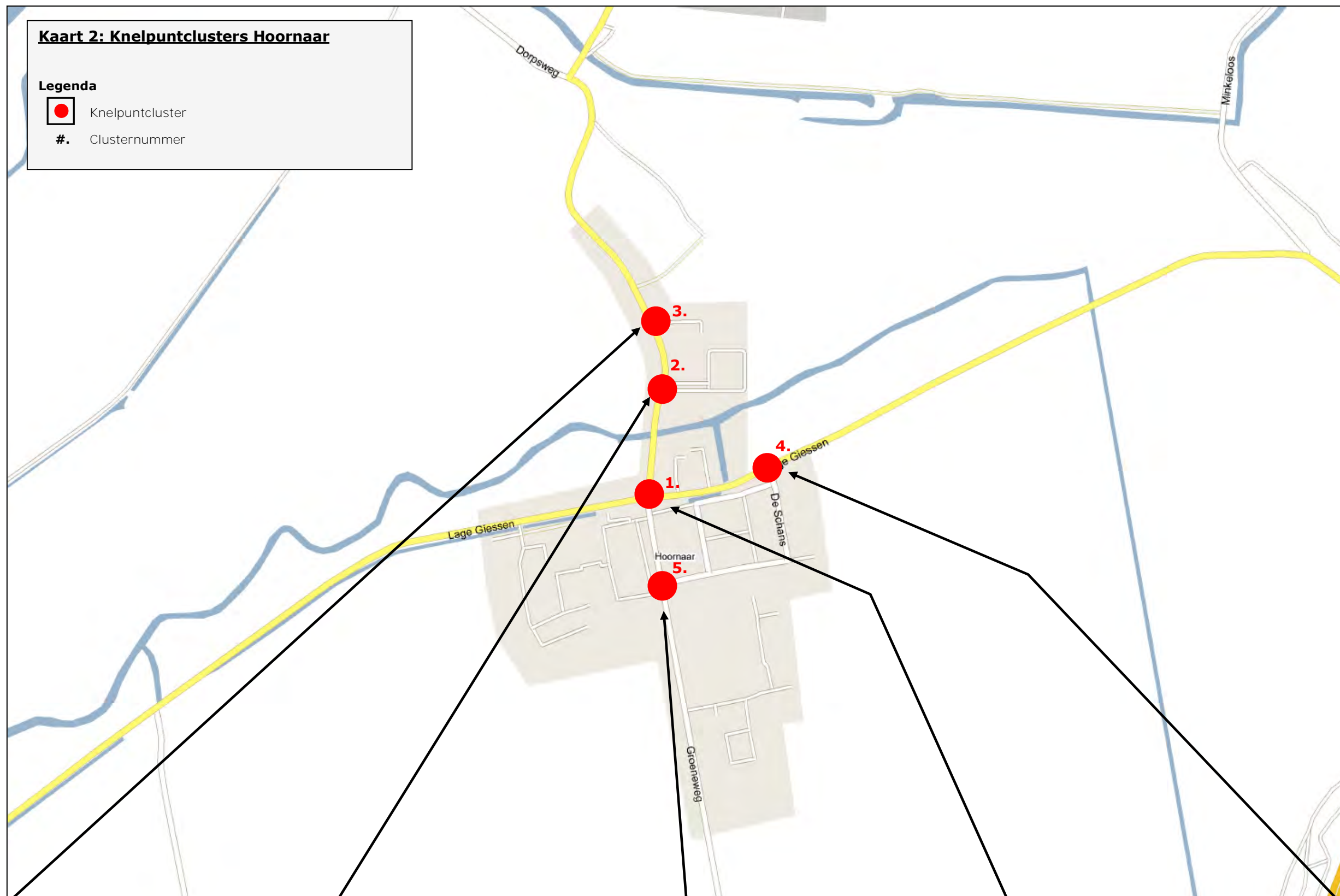
tabel 3: top 5 knelpuntclusters Hoornaar

Op pagina 13, 14 en 15 is steeds per knelpuntcluster aangegeven wat de leerlingen als reden van onveiligheid hebben opgegeven. Hierbij was het geven van meerdere antwoorden mogelijk. Daarnaast zijn steeds per knelpunt de bevindingen opgenomen van het locatieonderzoek dat heeft plaatsgevonden.

Kaart 2: Knelpuntclusters Hoornaar

Legenda

-  Knelpuntcluster
-  Clusternummer



| Cluster 1: Dorpsweg / Groeneweg / Hoge Giessen / Lage Giessen | | |
|---|---------------------|------------|
| Waarom onveilig | Aantal keer genoemd | Percentage |
| Auto's rijden erg hard. | 15 | 19% |
| Er is te veel verkeer. | 14 | 18% |
| Er is geen goede plaats om over te steken. | 10 | 13% |
| Er is geen goed fietspad. | 9 | 12% |
| Er is veel vrachtverkeer. | 6 | 8% |
| De weg is heel breed. | 3 | 4% |
| Er is niet genoeg tijd om over te steken. | 3 | 4% |
| Ik kan het overige verkeer niet goed zien. | 3 | 4% |
| Ik kan moeilijk afslaan met de fiets. | 2 | 3% |
| Het is niet duidelijk wie er voorrang heeft. | 2 | 3% |
| Er zijn veel fietsers en bromfietzers. | 2 | 3% |
| Anders | 9 | 12% |

Bevindingen locatieonderzoek cluster 1:

1. het betreft een gelijkwaardig kruispunt met een plateau;
2. de Hoge Giessen is een relatief drukke weg;
3. het kruispunt is breed opgezet, waarbij de bochten met ruime boogstralen zijn vormgegeven;
4. het kruispunt ligt binnen een 30 km/uur-zone;
5. er ontbreken op alle takken van het kruispunt fietsvoorzieningen.

| Cluster 2: Dirk IV- plein / Dorpsweg | | |
|--|---------------------|------------|
| Waarom onveilig | Aantal keer genoemd | Percentage |
| Auto's rijden erg hard | 13 | 24% |
| Er is te veel verkeer. | 11 | 20% |
| Er is geen goede plaats om over te steken. | 6 | 11% |
| Er is niet genoeg tijd om over te steken. | 5 | 9% |
| Er is geen goed fietspad. | 4 | 7% |
| Er is veel vrachtverkeer. | 4 | 7% |
| Ik kan het overige verkeer niet goed zien. | 3 | 5% |
| De weg is heel breed. | 2 | 4% |
| Ik kan moeilijk afslaan met de fiets. | 1 | 2% |
| Er staan veel geparkeerde auto's. | 1 | 2% |
| Het is niet duidelijk wie er voorrang heeft. | 1 | 2% |
| Anders | 4 | 7% |

Bevindingen locatieonderzoek cluster 2:

1. het betreft een gelijkwaardig kruispunt met een punaise;
2. de punaise zorgt ervoor dat het kruispunt en de, daarbij horende, voorrangssituatie goed opvalt;

- aan het Dirk IV-plein is een supermarkt gevestigd. Dit zorgt ervoor dat het kruispunt relatief druk is;
- op de zuidelijke tak van de Dorpsweg ontbreekt een trottoir. Gekeken naar de omvang van het gemotoriseerd verkeer, de snelheden van het gemotoriseerd verkeer en de beperkte breedte van de weg, is dit hier wel gewenst;
- ook een oversteekvoorziening voor voetgangers ontbreekt hier.

| Cluster 3: Dorpsweg / Hovenierserf | | |
|--|----------------------------|-------------------|
| Waarom onveilig | Aantal keer genoemd | Percentage |
| Auto's rijden erg hard. | 3 | 19% |
| Er is geen goede plaats om over te steken. | 2 | 13% |
| Er is geen goed fietspad. | 2 | 13% |
| Er is te veel verkeer. | 1 | 6% |
| Er is veel vrachtverkeer. | 1 | 6% |
| Er zijn veel fietsers en bromfietzers. | 1 | 6% |
| Het is niet duidelijk wie er voorrang heeft. | 1 | 6% |
| Anders | 5 | 31% |

Bevindingen locatieonderzoek cluster 3:

- tijdens het locatieonderzoek waren hier bouwactiviteiten aan de gang. De bevindingen van het locatieonderzoek zijn hierdoor onvoldoende bruikbaar.

| Cluster 4: De Schans, Hoge Giessen | | |
|--|----------------------------|-------------------|
| Waarom onveilig | Aantal keer genoemd | Percentage |
| Auto's rijden erg hard. | 6 | 50% |
| Er is te veel verkeer. | 2 | 17% |
| Er is geen goede plaats om over te steken. | 2 | 17% |
| Ik kan het overige verkeer niet goed zien. | 1 | 8% |
| Het is niet duidelijk wie er voorrang heeft. | 1 | 8% |

Bevindingen locatieonderzoek cluster 4:

- het betreft een gelijkwaardig kruispunt met een plateau;
- de Hoge Giessen heeft een asfaltverharding, terwijl De Schans en Kromme Giessen een elementverharding hebben. Met name vanaf de Hoge Giessen kan de indruk ontstaan dat men op een voorrangsweg rijdt;
- in de bocht van de westelijke tak van de Hoge Giessen en de Kromme Giessen worden afvalcontainers geplaatst. Deze beperken het zicht vanaf de Kromme Giessen op naderende voertuigen vanuit westelijke richting op de Hoge Giessen.

| Cluster 5: De Schans / Groeneweg / Vissersland | | |
|--|---------------------|------------|
| Waarom onveilig | Aantal keer genoemd | Percentage |
| Auto's rijden erg hard. | 3 | 21% |
| Er is te veel verkeer. | 2 | 14% |
| Er is geen goede plaats om over te steken. | 2 | 14% |
| Ik kan het overige verkeer niet goed zien. | 2 | 14% |
| De weg is heel breed. | 1 | 7% |
| Er is veel vrachtverkeer. | 1 | 7% |
| Er is geen goed fietspad. | 1 | 7% |
| Anders | 2 | 14% |

Bevindingen locatieonderzoek cluster 5:

1. het betreft een gelijkwaardig kruispunt;
2. de Groeneweg heeft een asfaltverharding, terwijl De Schans en Vissersland een elementverharding hebben. Met name vanaf de Groeneweg kan de indruk ontstaan dat men op een voorrangsweg rijdt;
3. het kruispunt is niet voorzien van een plateau of punaise. Hierdoor valt het kruispunt, met name vanaf de Groeneweg niet goed op. Dit leidt ertoe dat het gemotoriseerd verkeer met relatief hoge snelheid het kruispunt nadert.

5 EDUCATIE

5.1 Werkwijze en doel

Op basis van de top vijf, door de leerlingen aangegeven, knelpuntclusters zijn educatieopdrachten opgesteld. Deze sluiten aan bij de verkeerssituatie op de desbetreffende locatie. De leerling krijgt binnen Opwegnaarschool.nl per opdracht drie **foto's van deze locatie te zien. Op deze manier is de situatie herkenbaar** voor de leerling waardoor deze zich beter kan verplaatsen in de opdracht. In de onderstaande tabel is te zien welke opdracht bij welk cluster is opgenomen.

| Educatieopdrachten per cluster Hoornaar | | |
|---|-------------------------------------|--|
| Clusternaam | Educatieopdracht | Reden |
| Cluster 1 | Gelijkwaardig kruispunt | Voorrangsregeling op het kruispunt is gelijkwaardig. |
| Cluster 2 | Afslaan en voorsorteren op de fiets | Er zijn geen voorzieningen voor fietsers aanwezig. |
| Cluster 3 | n.v.t. | Ten tijde van het onderzoek vonden hier bouwwerkzaamheden plaats. Er kon daardoor geen passende educatieopdracht opgezet worden. |
| Cluster 4 | Hard rijden | Veel kinderen geven als reden van onveiligheid de hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer aan. |
| Cluster 5 | Zien en gezien worden | Het zicht op het kruispunt is beperkt. |

tabel 4: educatieopdrachten per knelpuntcluster

Per educatieopdracht is geanalyseerd in hoeverre de vragen goed of fout zijn beantwoord. Op deze manier is inzichtelijk gemaakt met welke vragen leerlingen meer moeite hebben. Dit geeft een beeld van de huidige verkeerskennis van de leerlingen en vervolgens geeft dit richting aan eventuele in te zetten verkeerseducatie in het vervolgproces. Alleen de meerkeuzevragen (gesloten vragen) zijn geanalyseerd.

5.2 Educatieopdrachten geanalyseerd

In de onderstaande tabellen zijn per educatieopdracht de relatief vaak fout beantwoorde vragen weergegeven. Het percentage achter de antwoordmogelijkheden geeft aan hoeveel procent van de leerlingen dat antwoord heeft gekozen. De groene en rode kleurstellingen geven aan of het desbetreffende antwoord op de vraag het juiste of foute is (groen is goed en rood is fout).

Cluster 1: Gelijkwaardig kruispunt

| Welke voorrangregels gelden voor jou als je fietst en je wilt oversteken bij een kruispunt zonder voorrangsborden? Kruis twee antwoorden aan. | |
|--|-----|
| Geef voorrang aan iedereen die van rechts komt rijden. | 46% |
| Geef voorrang aan iedereen die van links komt rijden. | 7% |
| Jij mag voorgaan als iemand van rechts komt rijden. | 6% |
| Jij mag voorgaan als iemand van links komt rijden. | 41% |
| Welke voorrangregels gelden voor jou als je loopt of skate en je wilt oversteken bij een kruispunt zonder voorrangsborden? | |
| Laat alle bestuurders van links en van rechts voorgaan. | 92% |
| Voor jou gelden dezelfde regels als voor fietsers. | 8% |
| Welke voorrangregels gelden op een verhoogd kruispunt? | |
| Hier gelden dezelfde voorrangregels als op een kruispunt zonder voorrangsborden. | 58% |
| Hier gelden dezelfde voorrangregels als op een kruispunt met voorrangsborden. | 33% |
| Hier gelden geen regels. | 9% |

Cluster 2: Afslaan en voorsorteren op de fiets

| Waar moet je op letten als je te maken krijgt met veel verkeer? Klik 3 antwoorden aan. | |
|---|-----|
| Let extra goed op. | 32% |
| Wil je naar de overkant? Zoek een veilige plek om over te steken. | 31% |
| Maak flink gebruik van je bel, daar is hij voor! | 4% |
| Maak gebruik van verkeerslichten en een zebepad, ook als je daarvoor moet omrijden of omlopen. | 31% |
| Ga met een groepje breeduit naast elkaar lopen of rijden: dan kunnen ze letterlijk niet om je heen! | 1% |
| Wanneer moet je je hand uitsteken op de fiets? | |
| Hand uitsteken is niet verplicht, maar het is prettig voor andere weggebruikers als je het doet. | 6% |
| Als er ander verkeer aankomt, moet je je hand uitsteken. | 8% |
| Bocht om? Hand uitsteken! Dat moet altijd! | 87% |

| Wat moet je doen als je naar links wilt afslaan op de fiets en in welke volgorde doe je dat? | |
|---|-----|
| Hand uitsteken, over je linkerschouder kijken, verkeer dat met jou op dezelfde weg is voor laten gaan, grote bocht naar links maken. | 31% |
| Eerst omkijken en verkeer dat met jou op dezelfde weg is voor laten gaan. Dan hand uitsteken en een grote bocht naar links maken. | 56% |
| Hand uitsteken en een grote bocht naar links maken. | 13% |
| Wat moet je doen als je naar rechts wilt afslaan op de fiets en in welke volgorde doe je dat? | |
| Kijk eerst over je rechterschouder om te zien of er niemand naast je loopt. Steek dan je hand uit en maak een kleine bocht naar rechts. | 85% |
| Hand uitsteken en kleine bocht naar rechts maken. | 13% |
| Als je naar rechts gaat hoeft je geen hand uit te steken, daar heeft niemand wat aan. | 2% |
| Wanneer mag je voorsorteren op de fiets? | |
| Op de fiets mag je nooit voorsorteren. | 13% |
| Voorsorteren mag alleen als er vakken met pijlen staan. | 42% |
| Soms kan voorsorteren op de fiets handig zijn. Doe het alleen als je zelf vindt dat je veilig midden op de weg kunt staan. | 44% |
| Wanneer kan voorsorteren altijd veilig? Klik 2 antwoorden aan. | |
| Als er vakken met pijlen zijn. | 36% |
| Als de weg heel breed is. | 34% |
| Als er een vluchtheuvel is in het midden van de weg. | 24% |
| Als de weg heel smal is. | 6% |
| Voorsorteren, hoe doe je dat veilig? | |
| Steek je hand uit en ga meteen midden op de weg rijden. | 12% |
| Kijk over je schouder. Ga pas naar het midden van de weg als er niemand meer achter je rijdt. | 84% |
| Stap altijd af en loop dan naar het midden van de weg. | 4% |

| Je wilt linksaf op een kruispunt. In het midden van de weg is een fietsstrook met een pijl voor linksaf. Moet je daar gaan fietsen? | |
|--|-----|
| Ja. | 84% |
| Nee. | 16% |
| Je wilt linksaf op de fiets. Van links komt een vrachtwagen. Kun je nu veilig voorsorteren? | |
| Ja, voorsorteren kan altijd. | 4% |
| Nee, als je nu voorsorteert, kom je in de knel met de vrachtwagen. | 96% |
| Een vrachtwagen passeert je. Waar moet je nu voor oppassen? | |
| De vrachtwagen kan tegen je aan komen. | 37% |
| De vrachtwagen zorgt voor een windvlaag. Je kunt gaan slingeren. | 57% |
| Vrachtwagen of niet, jij hebt nergens last van! | 6% |

Cluster 4: Hard rijden

| Wat kun je doen als er te hard wordt gereden in jouw buurt? Klik 2 antwoorden aan. | |
|--|-----|
| Ga ook lekker hard rijden, dan heb je er minder last van. | 3% |
| Maak gebruik van zebrapaden en verkeerslichten als die er zijn, ook als je daarvoor een stukje moet omlopen of omrijden. | 44% |
| Laat je brengen met de auto. | 2% |
| Kijk extra goed uit en ga altijd pas verder als je zeker weet dat dat veilig kan. | 52% |

Cluster 5: Zien en gezien worden

| Soms kun je het verkeer niet goed zien aankomen. Wanneer heb je daar last van? Klik meer antwoorden aan. | |
|---|-----|
| Bij een bocht waar je niet omheen kunt kijken. | 24% |
| Bij een open veldje. | 2% |
| Bij een kruispunt met hoge heggen of huizen. | 25% |
| Als er een vrachtwagen staat uit te laden. | 23% |
| Op een rotonde. | 3% |
| Als je uit een bus of tram gestapt bent. | 7% |
| Als het heel druk is op straat. | 13% |
| Bij verkeerslichten. | 1% |
| Op een zebrapad. | 2% |
| Welke regels gelden er als je het verkeer niet goed kunt zien aankomen? Klik meer antwoorden aan. | |
| Kijk altijd goed de zijstraten in. | 19% |
| Ga langzaam fietsen. | 21% |
| Ga op de stoep fietsen. | 3% |
| Ga midden op de weg lopen, dan zien ze je goed. | 3% |
| Houd er rekening mee dat anderen jou misschien ook minder goed zien. | 28% |
| Steek niet onverwacht over. | 27% |
| Wat moet je doen als je het verkeer niet goed kunt zien aankomen? Klik meer antwoorden aan. | |
| Ga langzaam fietsen. | 20% |
| Kijk extra goed de zijstraten in. | 23% |
| Bel hard, dan horen ze je wel aankomen. | 1% |
| Stop en stap af als dat nodig is. | 17% |
| Neem nooit voorrang als je niet zeker weet dat anderen jou gezien hebben. | 21% |
| Blijf zo ver mogelijk rechts rijden. | 16% |
| Als je oversteekt, ren dan naar de overkant, zodat je niet te lang op de weg bent. | 2% |

| Hoe kun je opvallen als je fietst? Klik 3 antwoorden aan. | |
|--|-----|
| Met je fietslicht. | 30% |
| Door hard te bellen. | 8% |
| Door reflectie. | 30% |
| Door je opvallend te gedragen. | 3% |
| Door het dragen van kleren in een opvallende kleur. | 30% |

6 ALGEMENE SUBJECTIEVE VERKEERS- ONVEILIGHEID

6.1 Werkwijze en doel

Bij het analyseren van de knelpuntclusters is alleen de top vijf clusters nader bekeken. In deze stap is ook gebruik gemaakt van de ingewonnen gegevens met betrekking tot de andere knelpunten. Hierbij is echter niet gekeken naar de locatie, maar naar de opgegeven redenen van verkeersonveiligheid. Net als de analyse naar de kennis ten aanzien van de verkeerseducatieopdrachten, geeft deze stap inzicht in verkeerssituaties die (over het algemeen) als moeilijk worden ervaren.

6.2 Algemeen subjectieve onveilige verkeerssituaties

In tabel 5 is per reden van onveiligheid aangegeven hoe vaak deze, bij alle clusters samen, is genoemd.

| Algemene subjectieve onveiligheid | | |
|--|---------------------|------------|
| Waarom onveilig | Aantal keer genoemd | Percentage |
| Auto 's rijden erg hard. | 73 | 21% |
| Er is te veel verkeer. | 48 | 14% |
| Er is geen goede plaats om over te steken. | 36 | 11% |
| Er is te veel vrachtverkeer | 33 | 10% |
| Er is geen goed fietspad. | 30 | 9% |
| Ik kan het overige verkeer niet goed zien. | 17 | 5% |
| Het is niet duidelijk wie er voorrang heeft. | 13 | 4% |
| De weg is heel breed. | 12 | 4% |
| Ik kan moeilijk afslaan met de fiets. | 11 | 3% |
| Er is niet genoeg tijd om over te steken. | 10 | 3% |
| Er zijn veel fietsers en bromfietzers. | 8 | 2% |
| Er staan veel geparkeerde auto's. | 4 | 1% |
| Auto 's stoppen niet voor het zebrapad | 2 | 1% |
| Anders | 43 | 13% |

tabel 5: totaaloverzicht waarom een locatie als onveilig wordt ervaren

Uit deze analyse blijkt dat leerlingen voornamelijk locaties als onveilig ervaren op het moment dat:

1. de snelheid van het gemotoriseerd verkeer als relatief hoog ervaren wordt;
2. de hoeveelheid verkeer op een weg toeneemt;
3. geen duidelijke oversteekvoorzieningen aanwezig zijn;
4. er veel vrachtverkeer aanwezig is;
5. er geen goede fietsvoorziening aanwezig is.

7 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

7.1 Conclusies en aanbevelingen algemeen

Met betrekking tot de voorgaande hoofdstukken kunnen een aantal algemene conclusies getrokken worden. Deze conclusies hebben betrekking op het totaal aan resultaten van het onderzoek. Hierbij is nog niet gekeken naar specifieke (subjectieve) verkeersonveilige locaties binnen de kern. In deze paragraaf zijn deze conclusies per onderdeel van het onderzoek in Opwegnaarschool.nl weergegeven. Op basis hiervan volgen een aantal concrete aanbevelingen over te nemen maatregelen.

De genoemde educatieve maatregelen zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie van de KpVV.

School-thuisroute

- » **het merendeel van de leerlingen van de basisscholen "Samen op weg" en "De Klim-Op", is afkomstig uit de kern** Hoornaar zelf (84%);
- » bijna twee derde van de leerlingen (62%) komt op de fiets naar school, en 16 procent van de leerlingen komt te voet;
- » de meest gebruikte straten op de schoolthuisroute zijn:
 - » Dirk IV-plein
 - » Dorpsweg
 - » Dorpsweg (tussen Dirk IV-plein en Middenweg) / Lage Giessen.

Gebruik fietsverlichting en fietshelm

- » 91% van de leerlingen die met de fiets naar school gaat, geeft aan altijd of meestal gebruik te maken van fietsverlichting op de momenten dat dit nodig is. De overige leerlingen (9%) geeft aan slechts soms of zelfs nooit gebruik te maken van fietsverlichting;
- » in 50% van de gevallen dat geen gebruik wordt gemaakt van fietsverlichting heeft dit een voornamelijk materiële oorzaak (fiets is niet voorzien van verlichting of de fietsverlichting werkt niet). Daarnaast blijkt dat in 50% van de gevallen dat de leerling geen verlichting gebruikt, dat dit meer een mentaliteitskwestie is (de leerling vergeet de verlichting te gebruiken).

Maatregel: inzet 'Fietscontrole in het basisonderwijs' van Veilig Verkeer Nederland.

Advies is om hiervan een jaarlijks terugkerende activiteit te maken. Door middel van een fietscontroleproject kunnen leerlingen gewezen worden op materiële gebreken en voorzien worden van tips met betrekking tot een goed onderhoud van de fiets. Daarnaast is het advies in te blijven zetten op het stimuleren van het fietsgebruik met het project 'Val op, fiets verlicht. Daar kun je mee thuiskomen' vanuit het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland.

- » leerlingen dragen bij het fietsen geen fietshelm. Dit terwijl ruim een kwart van de letsels onder fietsers na een verkeersongeval hoofd- en hersenletsel betreft. Uit het onderzoek blijkt niet waarom leerlingen geen gebruik maken van een fietshelm. Nader onderzoek hiernaar kan helder maken op welke wijze het fietshelmgebruik onder leerlingen kan worden gestimuleerd. Door het helmgebruik

te stimuleren kan het aandeel slachtoffers met ernstig hoofdletsel onder jeugdige fietsers in de toekomst verkleind worden.

Maatregel: nader onderzoek naar de redenen om geen gebruik te maken van een fietshelm, om zo richting te kunnen geven aan een mogelijke campagne om het fietshelmgebruik te vergroten.

Educatie

- » uit de analyse van de gemaakte verkeerseducatieopdrachten blijkt dat bij relatief veel leerlingen kennis ontbreekt met betrekking tot:
 - » het, met name, links afslaan met de fiets. Hierbij geldt dat leerlingen niet goed weten welke handelingen moeten worden verricht en in welke volgorde;
 - » het voorsorteren met de fiets bij het afslaan. Hierbij geldt dat de leerlingen niet goed weten wanneer wel of niet veilig voorgesorteerd kan worden;
 - » hoe te handelen bij 'speciale' manoeuvres van grote voertuigen. Hierbij geldt dat leerlingen niet goed weten hoe te handelen wanneer een tractor of vrachtwagen afslaat of achteruit rijdt.

Maatregel: inzet 'Fiets Seef' van EduCom Consultancy. Hierbij wordt de nadruk gelegd op het vergroten van de motorische fietsvaardigheid van kinderen. De oefeningen hebben onder andere betrekking op goed opstappen en weggrijden, hand uitsteken en bochrijden, over schouder kijken en rijstrook wisselen. Daarnaast is het advies in te zetten op educatie met betrekking tot het omgaan met grote voertuigen in het verkeer door middel van het project 'Je raakt zoek in de dode hoek' (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland) of het project 'Veilig op weg' (Transport en Logistiek Nederland en Veilig Verkeer Nederland).

Algemene subjectieve onveiligheid

- » uit analyse van alle aangewezen knelpunten blijkt dat leerlingen voornamelijk locaties als onveilig ervaren op het moment dat:
 - » de snelheid van het gemotoriseerd verkeer als relatief hoog ervaren wordt;
 - » de hoeveelheid verkeer op een weg toeneemt;
 - » geen duidelijke oversteekvoorzieningen aanwezig zijn;
 - » er veel vrachtverkeer aanwezig is;
 - » er geen goede fietsvoorziening aanwezig is.

Maatregel: structureel blijven inzetten op een algemeen verkeerseducatiepakket die loopt van de laagste groepen tot de hoogste groepen (streven naar permanente verkeerseducatie). Op deze manier worden de leerlingen gedurende hun gehele schoolperiode aan de hand genomen bij het leren van verkeerstheorie en verkeerspraktijk.

7.2 Conclusies en aanbevelingen knelpuntclusters

In deze paragraaf zijn de conclusies per knelpuntcluster van het onderzoek in Opwegnaarschool.nl weergegeven. Op basis hiervan volgen per cluster een aantal concrete aanbevelingen over te nemen maatregelen.

Cluster 1: Dorpsweg / Groeneweg / Hoge Giessen / Lage Giessen

- › het knelpuntcluster is gelegen op een van de meest gebruikte school-thuisroutes binnen Hoornaar;
- › in de periode 2005-2009 hebben op deze locatie twee ongevallen plaatsgevonden. Hierbij was geen langzaam verkeer betrokken;
- › het betreft een gelijkwaardig kruispunt met een plateau;
- › de Hoge Giessen is een relatief drukke weg;
- › het kruispunt is breed opgezet, waarbij de bochten met ruime boogstralen zijn vormgegeven;
- › er ontbreken op alle takken van het kruispunt fietsvoorzieningen.

Maatregel: het kruispunt is breed opgezet. De snelheidsremmende werking en het attentieverhogende effect zijn beperkt. Advies is om het kruispuntvlak in rode kleur uit te voeren. Het kruispunt valt zo vanuit alle richtingen meer op. Het ophogen van de drempel, zodat het snelheidsremmende effect wordt vergroot is ongewenst, gezien het feit dat het kruispunt onderdeel uitmaakt van een busroute.

Cluster 2: Dirk IV- plein / Dorpsweg

- › het knelpuntcluster is gelegen op een van de meest gebruikte school-thuisroutes binnen Hoornaar;
- › in de periode 2005-2009 hebben op deze locatie geen ongevallen plaatsgevonden;
- › het betreft een gelijkwaardig kruispunt met een punaise;
- › de punaise zorgt ervoor dat het kruispunt en de daarbij horende voorrangssituatie goed opvalt;
- › aan het Dirk IV-plein is een super markt gevestigd. Dit zorgt ervoor dat het kruispunt relatief druk is;
- › op de zuidelijke tak van de Dorpsweg ontbreekt een trottoir. Gekeken naar de omvang van het gemotoriseerd verkeer, de snelheden van het gemotoriseerd verkeer en de beperkte breedte van de weg, is dit hier wel gewenst;
- › ook een oversteekvoorziening voor voetgangers ontbreekt.

Maatregel: advies is om de zuidelijke tak van het kruispunt te voorzien van een trottoir aan tenminste één zijde van de Dorpsweg. In de huidige situatie is wel aan één zijde van de weg een rabatstrook aanwezig waar voetgangers gebruik van kunnen maken. Een trottoir is uit verkeersveiligheidsoogpunt echter wel gewenst.

Cluster 3: Dorpsweg / Hovenierserf

- › het knelpuntcluster is gelegen op een van de meest gebruikte school-thuisroutes binnen Hoornaar;
- › in de periode 2005-2009 hebben op deze locatie geen ongevallen plaatsgevonden;

- » nabij deze locatie waren tijdens het locatieonderzoek bouwwerkzaamheden aan de gang. Hierdoor geven de bevindingen van het locatieonderzoek te weinig aanknopingspunten om maatregelen voor te kunnen stellen.

Maatregel: wanneer de bouwwerkzaamheden zijn afgerond wordt het kruispunt volgens de richtlijnen van de gemeente vormgegeven. Hierbij wordt het kruispunt voorzien van een punaise (attentieverhogend).

Cluster 4: De Schans, Hoge Giessen

- » het knelpuntcluster is niet gelegen op een van de meest gebruikte schoolthuisroutes binnen Hoornaar;
- » in de periode 2005-2009 hebben op deze locatie geen ongevallen plaatsgevonden;
- » het betreft een gelijkwaardig kruispunt met een plateau;
- » de Hoge Giessen heeft een asfaltverharding, terwijl De Schans en Kromme Giessen een elementverharding hebben. Met name vanaf de Hoge Giessen kan de indruk ontstaan dat men op een voorrangsweg rijdt;
- » op het kruispunt ontbreekt een oversteekvoorziening voor voetgangers over de Hoge Giessen;
- » in de bocht van de westelijke tak van de Hoge Giessen en de Kromme Giessen worden afvalcontainers geplaatst. Deze beperken het zicht vanaf de Kromme Giessen op naderende voertuigen vanuit westelijke richting op de Hoge Giessen.

Maatregel: advies is om het kruispunt te voorzien van een oversteekvoorziening voor voetgangers over de Hoge Giessen (zebramarkering), op de westelijke tak van het kruispunt. Door het aanbrengen van zebramarkering ontstaat een duidelijke locatie waar voetgangers kunnen oversteken, waarbij overstekende voetgangers tevens voorrang dient te worden verleend.

Cluster 5: De Schans / Groeneweg / Vissersland

- » het knelpuntcluster is niet gelegen op een van de meest gebruikte schoolthuisroutes binnen Hoornaar;
- » in de periode 2005-2009 hebben op deze locatie geen ongevallen plaatsgevonden;
- » het betreft een gelijkwaardig kruispunt;
- » de Groeneweg heeft een asfaltverharding, terwijl De Schans en Vissersland een elementverharding hebben. Met name vanaf de Groeneweg kan de indruk ontstaan dat men op een voorrangsweg rijdt;
- » het kruispunt is niet voorzien van een plateau of punaise. Hierdoor valt het kruispunt, met name vanaf de Groeneweg niet goed op. Dit leidt ertoe dat het gemotoriseerd verkeer met relatief hoge snelheid het kruispunt nadert;
- » het zicht vanaf de zuidelijke tak van de Groeneweg op verkeer vanaf De Schans is beperkt door aanwezige begroeiing.

Maatregel: ten eerste verdient het aanbeveling het zicht op alle takken van het kruispunt vrij te houden. Op deze manier kan naderend verkeer tijdig anticiperen op de aankomende verkeerssituatie (verkeer van rechts). De aanwezige begroeiing aan de westzijde van de Groeneweg zal daarom kort gehouden moeten worden. Daarnaast verdient het aanbeveling het kruispunt te voorzien van een plateau. Dit werkt snelheidsremmend en heeft een attentieverhogend effect.

