

**Voorstel aan** : Gemeenteraad van 27 mei 2013  
**Door tussenkomst van** : Raadscommissie van 14 mei 2013  
**Nummer** :  
**Onderwerp** : Project 'Veilige Schoolomgevingen'  
**Bijlage(n)** : 1. Definitief plan 'Veilige Schoolomgevingen'  
2. Concept raadsbesluit

**Samenvatting** : In de raadsvergadering van 25 juni 2012 heeft u kennis genomen van het eindrapport 'Veilige Schoolomgevingen Haren' van Grontmij en heeft u ingestemd met de voorgestelde stappen die nog moeten worden gezet om de aanbevelingen uit het eindrapport uit te kunnen voeren. Aanleiding om met dit project aan de slag te gaan, is enerzijds het toenemend aantal klachten over de slechte verkeersveiligheid rondom scholen en anderzijds het amendement 'Verkeersveilige basisscholen' dat u op 4 november 2010 heeft aangenomen. Tot nu toe hebben wij verkeersveiligheidsklachten ad hoc afgehandeld, terwijl de problematiek op veel scholen vergelijkbaar is.

Op basis van de aanbevelingen van Grontmij en de aandachtspunten die u ons tijdens de raadsvergadering van 25 juni 2012 heeft meegegeven, hebben we een definitief plan opgesteld.

**Voorgestelde beslissing** : Het definitieve plan 'Veilige Schoolomgevingen' vast te stellen.

## **Inleiding**

In de raadsvergadering van 25 juni 2012 heeft u kennis genomen van het eindrapport 'Veilige Schoolomgevingen Haren' van Grontmij en heeft u ingestemd met de voorgestelde stappen die nog moesten worden gezet om de aanbevelingen uit het eindrapport uit te kunnen voeren. U heeft ons in de vergadering enkele aandachtspunten meegegeven voor de uitwerking van het plan. Het ging om de volgende punten:

- pas per school maatwerk toe;
- wees terughoudend met de toepassing van 'paaltjes';
- werk het plan budgettair sober uit.

Aanleiding om in eerste instantie met dit project aan de slag te gaan, is enerzijds het toenemende aantal klachten over de slechte verkeersveiligheid rondom scholen en anderzijds het amendement 'Verkeersveilige basisscholen' dat u op 4 november 2010 heeft aangenomen. Tot nu toe hebben wij verkeersveiligheidsklachten ad hoc afgehandeld, terwijl de problematiek op veel scholen vergelijkbaar is.

In deze notitie wordt kort samengevat hoe het definitieve plan eruit ziet, hoe omgegaan is met de aanbevelingen uit de gemeenteraad van 25 juni 2012, op welke manier er gecommuniceerd is over het plan en welke wijzigingen er sindsdien zijn doorgevoerd.

## **Het probleem**

Het probleem is dat ouders en leerlingen de schoolomgeving als onveilig ervaren. Deze subjectieve onveiligheid bleek uit de analyse die Grontmij heeft uitgevoerd. Objectief gezien is de verkeersveiligheid gelukkig niet in het geding: er gebeuren bijna geen ongevallen met jonge kinderen in de gemeente Haren en de snelheid van het autoverkeer rondom de basisscholen is vergelijkbaar met de snelheid op de overige wegen in de gemeente.

Het gevoel van onveiligheid heeft verschillende oorzaken:

- het halen en brengen van kinderen met de auto;
- het gedrag van de ouders tijdens het halen en brengen (haast, parkeren op plaatsen waar het niet kan, etc.);
- niet alle scholen vallen goed op in het wegbeeld.

Per school kan de problematiek iets verschillen.

## **Doelstelling**

Het doel is een schoolomgeving te creëren die als veilig wordt ervaren, zonder dat de objectieve verkeersveiligheid in het geding komt.

## **Voorgestelde oplossingen (definitief plan)**

Het definitieve plan bestaat – conform de aanbevelingen van Grontmij – uit maatregelen gericht op vier pijlers:

1. infrastructuur;
2. communicatie & gedragsbeïnvloeding;
3. educatie;
4. handhaving.

De combinatie van deze vier pijlers is essentieel: infrastructurele maatregelen zijn bijvoorbeeld niet effectief op het moment dat er geen maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding worden getroffen en er niet wordt gehandhaafd. Een groot deel van de verantwoordelijkheid ligt bij de scholen zelf.

Het definitieve plan bevat geen maatregelen voor basisschool de Wissel en basisschool de Meent. Eventuele maatregelen op de Mellensteeg bij de Wissel worden meegenomen bij de

plannen voor herinrichting van dat deel van de Mellensteeg. De Meent is niet meer meegenomen in verband met de geplande fusie met de Marke.

### Ad. 1 Infrastructuur

Het belangrijkste element van het definitieve plan is dat de maatregelen bij de verschillende scholen zo veel mogelijk uniform en herkenbaar zijn. Op enkele uitzonderingen<sup>1</sup> na, worden de volgende maatregelen bij alle scholen toegepast.

- Schoolzone herkenbaar maken: door 'school' op het wegdek en grote gekleurde palen (zie onderstaande foto);
- Oversteeklocaties en entrees schoolplein accentueren: door kleine gekleurde paaltjes en kanalisatiestrepen;
- Parkeren in schoolzone tegengaan: door toepassing 'parkeerwijzer'<sup>2</sup>



Voorbeeld van entree schoolzone



Voorbeeld 'parkeerwijzer'

In het definitieve plan is te zien op welke manier de verschillende schoolomgevingen vormgegeven worden.

Vooruitlopend op deze maatregelen hebben wij vorig jaar al één maatregel uit de aanbevelingen uitgevoerd: het accentueren van de voetgangsoversteekplaatsen (VOP's). Dit is gedaan door de borden 'VOP' te voorzien van een felgele achtergrond met de tekst 'school' eronder.

### Ad. 2 Communicatie & gedragsbeïnvloeding

Communicatie en gedragsbeïnvloeding is in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de school. De scholen zijn verantwoordelijk voor:

- informatie over de afgesproken regels verstrekken tijdens informatieavonden op school;
- informatie over de afgesproken regels op de website plaatsen;
- het uitgeven van nieuwsbrieven;
- ouders aanspreken op ongewenst gedrag;
- handhaving van 'parkeerwijzer'.

Binnen dit project is met alle scholen afgesproken dat de scholen deze punten gaan oppakken. Daarnaast helpen wij de scholen hiermee door:

<sup>1</sup> Parkeerwijzer (zie voetnoot 2) wordt alleen toegepast bij scholen waar 'fout' geparkeerde auto's een probleem zijn. De Mikkelfhorst ligt niet direct aan een weg, waardoor bij deze school geen schoolzone wordt ingericht.

<sup>2</sup> Parkeerwijzer is een (met belijning en borden gemarkeerde) zone bij een school waarvoor de afspraak wordt gemaakt dat er niet geparkeerd wordt. Handhaving van deze zone is een verantwoordelijkheid van school, omdat de zone geen juridische status heeft (de politie kan niet handhaven).

- infrastructurele maatregelen, waardoor het aanspreken van ouders makkelijker is;
- de afspraken over o.a. halen en brengen weer te geven op een 'folder';
- een informatiepaneel bij de scholen op te hangen met de regels;
- informatie over dit project op de gemeentelijke website te plaatsen;

Wij zullen de scholen er de komende jaren regelmatig op wijzen dat ze een belangrijke verantwoordelijkheid hebben ten aanzien van de verkeersveiligheid in de directe schoolomgeving en er op deze manier op toezien dat de scholen de afgesproken acties ook daadwerkelijk uitvoeren.

### **Ad. 3 Educatie**

Het is belangrijk dat er op de scholen jaarlijks voldoende aandacht besteed wordt aan (theoretische en praktische) verkeerslessen. De gemeente biedt de basisscholen hiervoor:

- lesmaterialen voor verkeerslessen (groep 1 t/m 8);
- de scholen zijn weer begonnen;
- verkeersexamens (groep 7);
- dode hoeklessen (roulerend langs de scholen);

### **Ad. 4 Handhaving**

Door de keuze voor het principe van 'parkeerwijzer' ligt een belangrijk deel van de handhaving bij de scholen. De scholen zullen hier zelf invulling aan moeten geven. Voor de handhaving van overige regels in de politie verantwoordelijk. Die zullen in het begin van het schooljaar extra aandacht besteden aan de schoolomgevingen.

### **Wijzigingen ten opzichte van aanbevelingen Grontmij**

Het definitieve plan lijkt qua principe op de voorgestelde oplossingen uit de aanbevelingen van Grontmij, maar in de uitwerking hebben verschillende wijzigingen plaatsgevonden. Het betreft de volgende wijzigingen:

- Het aantal kleine gekleurde paaltjes is teruggebracht van 65 naar 32. De paaltjes die als doel hebben om parkeren tegen te gaan zijn vervangen door 'standaard' paaltjes. Bij oversteken en de entrees van het schoolplein worden wel geaccentueerd met gekleurde paaltjes.
- Om parkeren tegen te gaan wordt het principe van 'parkeerwijzer' toegepast en geen stopverboden.
- De entrees van de schoolpleinen worden niet geaccentueerd met een gekleurde slijtlaag, maar met kanalisatiestrepen.

De verschillende wijzigingen hebben ook tot gevolg dat de totale kosten niet langer geschat worden op een bedrag tussen de € 100.000,- en € 150.000,-, maar geraamd worden op een bedrag van €58.000,- (zie paragraaf 'financiële consequenties').

#### *Wat doen de scholen?*

Daarnaast heeft u aangegeven dat de scholen voor een belangrijk deel verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid in de directe schoolomgeving. De scholen moeten dus een belangrijke rol hebben binnen dit project. In het definitieve plan staat onder 'communicatie & gedragsbeïnvloeding' en 'educatie' beschreven wat de scholen zullen doen. Het gaat om:

- informatie over de afgesproken regels verstrekken tijdens informatieavonden op school;
- informatie over de afgesproken regels op de website plaatsen;
- het uitgeven van nieuwsbrieven of uitdelen van folders;
- ouders aanspreken op ongewenst gedrag;
- handhaving van 'parkeerwijzer' door uitdelen gele kaarten of aanspreken ouders;
- het geven van verkeerseducatielessen en het deelnemen aan de verkeersexamens.

De keuze voor het principe van 'parkeerwijzer' in plaats van stopverboden, is mede ingegeven door de grote rol die wij zien voor de scholen. Door de invoering van 'parkeerwijzer' leggen wij meer verantwoordelijkheid bij de scholen.

Op deze manier hopen wij tegemoet te komen aan de aandachtspunten die u ons heeft meegegeven tijdens de raadsvergadering van 25 juni 2012.

### **Financiële consequenties**

#### *Aanbeveling 1: Infrastructurele maatregelen*

Om alle infrastructurele maatregelen uit de aanbevelingen van Grontmij uit te voeren worden de kosten geraamd op een bedrag van € 58.000,-. Dit bedrag bestaat globaal uit:

€15.000,-	Kleine infrastructurele maatregelen (accentueren van twee kruisingen en verwijderen van een parkeerhaven)
€34.000,-	Gekleurde palen (groot en klein)
€8.000,-	Markering en belijning
<u>€1.000,-</u>	Overig (o.a. bebording)
<b>€58.000,-</b>	<b>Totaal</b>

De geraamde kosten voor uitvoering van deze maatregelen kunnen worden gedekt uit de volgende twee investeringskredieten:

#### *Incidenteel investeringskrediet 'Maatregelen verkeersveiligheid scholen'*

Het incidenteel investeringskrediet 'Maatregelen verkeersveiligheid scholen' is opgenomen in het investeringsschema 2012 en bedraagt € 50.000,-.

#### *Incidenteel investeringskrediet 'Maatregelen verkeersveiligheid 2014'*

Het investeringskrediet 'Maatregelen verkeersveiligheid 2014' is opgenomen in het investeringsschema 2014 en bedraagt € 180.000,-. Dit is een krediet dat nog beschikbaar gesteld moet worden in het kader van vaststelling van de begroting 2014. Uit dit krediet willen wij € 8.000,- gebruiken om de dekking van de geraamde kosten compleet te maken.

#### *Aanbevelingen 2 en 3: Communicatie, gedragsbeïnvloeding en educatie*

Het is op dit moment nog niet in te schatten wat de maatregelen op het gebied van communicatie, gedragsbeïnvloeding en educatie zullen kosten, maar de verwachting is dat de kosten beperkt zullen zijn. Voor de uitvoering van deze maatregelen (voornamelijk een feestelijke opening van het project) kan het volgende budget worden benut:

#### *Structureel krediet 'Algemeen Verkeersbeleid'*

Binnen het budget Algemeen Verkeersbeleid is jaarlijks iets minder dan € 7.000,- beschikbaar voor de uitvoering van projecten op het gebied van verkeerseducatie. Vanuit de Brede Doeluitkering (BDU) krijgen we daar bovenop een zelfde bedrag. Daardoor is er in totaal iets minder dan € 14.000,- beschikbaar. Deze middelen worden elk jaar ingezet voor onder andere de verkeersexamens, een verkeersmarkt en dode hoeklessen.

Een groot deel van de verantwoordelijkheid (en dus ook de financiële gevolgen) voor deze aanbevelingen ligt bij de scholen.

**Communicatie**

Om te komen tot een definitief plan is opnieuw overlegd met vertegenwoordigers van VVN, politie en Fietsersbond. De nieuwe voorstellen zijn vervolgens in een persoonlijk gesprek met de directeur of verkeersouder per school afgestemd. Alle directeuren/verkeersouders kunnen zich vinden in de voorgestelde maatregelen, op de directeur van de Sint Nicolaas-school na<sup>3</sup>. Op 26 maart 2013 is ten slotte een inloopbijeenkomst georganiseerd voor omwonenden en andere geïnteresseerden. De kleine groep aanwezigen kon zich ook prima vinden in de plannen. Geconcludeerd kan worden dat er breed draagvlak is voor de maatregelen.

**Planning**

Wij verwachten alle maatregelen – met uitzondering van de accentuering van twee kruispunten – voor de start van het schooljaar 2013-2014 uitgevoerd te kunnen hebben. In de eerste en/of tweede week van het schooljaar willen we de maatregelen bij alle scholen feestelijk openen. De accentuering van twee kruisingen (zie maatregelen 'Brinkschool') zullen in 2014 uitgevoerd worden, omdat de middelen hiervoor uit het incidenteel investeringskrediet 'Maatregelen verkeersveiligheid 2014' komen.

**Voorgestelde beslissing**

Het definitieve plan 'Veilige Schoolomgevingen' vast te stellen.

Haren, 9 april 2013

burgemeester en wethouders,

mr. M.P. de Wilde,  
secretaris

Th.J.J. Sieling,  
locoburgemeester

---

<sup>3</sup> De directeur van de Sint Nicolaasschool heeft aangegeven geen voorstander te zijn van de toepassing van gekleurde palen, omdat ze de palen niet mooi vindt en niet passend bij de uitstraling van de school. Uit oogpunt van uniformiteit en herkenbaarheid stellen we voor om het basisprincipe met gekleurde palen toch ook toe te passen bij de Sint Nicolaasschool.