

Onderzoek verkeersveiligheid Bos en Vaartschool

Eindrapport

projectnr. 218785

revisie 0

26 mei 2010

Opdrachtgever

Stichting Spaarnesant en Gemeente Haarlem

Postbus 800

2003 RV Haarlem

datum vrijgave

beschrijving revisie 0

goedkeuring

vrijgave

M.F. Werkhoven

T.J. Albronda

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	2
2	Situatieschets	3
2.1	Beschrijving huidige situatie	3
2.2	Beschrijving situatie na samenvoeging schoollocaties	4
3	Inventarisatie	6
3.1	Ongevallenanalyse	6
3.2	Verkeerstelling Wagenweg	7
3.2.1	<i>Verkeersintensiteiten Wagenweg</i>	8
3.2.2	<i>Rijsnelheden Wagenweg</i>	8
3.3	Observatie verkeerssituatie rond de school	9
3.4	Interviews	13
3.5	Conclusie inventarisatie	15
4	Verbeteringsvoorstellen	17
4.1	Genoemde oplossingen	17
4.2	Voorgestelde maatregelen	19
4.2.1	<i>Verkeersbrigadiers</i>	19
4.2.2	<i>Herinrichting hoek Florapark-Wagenweg</i>	19

1 Inleiding

De Haarlemse Bos en Vaartschool bestaat uit twee locaties, te weten de locatie 'Bos' aan het Florapark en de locatie Vaart aan de Cruquiusstraat. De school is voornemens in de nabije toekomst beide locaties samen te voegen tot één basisschool op de locatie aan het Florapark. Het huidige schoolgebouw zal worden verbouwd en er zal nieuwbouw plaatsvinden om plaats te bieden aan alle leerlingen van de school. Op de huidige locatie aan het Florapark zal het aantal leerlingen toenemen van circa 300 in de huidige situatie tot ongeveer 500 na de beoogde samenvoeging van beide schoollocaties.

De huidige verkeerssituatie rond de locatie 'Bos' wordt momenteel als onveilig ervaren. Vooral de oversteeksituatie over de Wagenweg wordt als knelpunt genoemd. In het verleden was deze oversteek geregeld door middel van verkeerslichten. Bij de herinrichting van de Wagenweg, enkele jaren geleden, zijn deze verkeerslichten verwijderd. Dit is deels een gevolg van het beleid van de gemeente Haarlem waarin zeer terughoudend wordt omgegaan met het regelen van voetgangersoversteekplaatsen door middel van verkeerslichten.

Verder blijkt uit een onlangs door de school uitgevoerde enquête dat de verkeerssituatie rond de school in de top tien staat van zaken die door de ouders van leerlingen niet goed worden bevonden. Ouders van leerlingen, maar ook omwonenden vrezen dat de verkeersveiligheid rond de school (verder) onder druk komt te staan als de beoogde samenvoeging van beide schoollocaties is gerealiseerd.

Er is dan ook behoefte aan inzicht in de huidige verkeerssituatie en in de verkeerssituatie als de samenvoeging van de twee schoollocaties heeft plaatsgevonden. Dit is niet alleen in het belang van de school, maar ook in het belang van de gemeente Haarlem als wegbeheerder en verantwoordelijk orgaan voor het bieden van onderwijs. Het voorliggende rapport, dat is opgesteld in opdracht van de Stichting Spaarnesant en de gemeente Haarlem doet verslag van de inventarisatie en analyse van de verkeerssituatie rond de school en knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. Verder worden voorstellen voor verbetering van de verkeerssituatie beschreven.

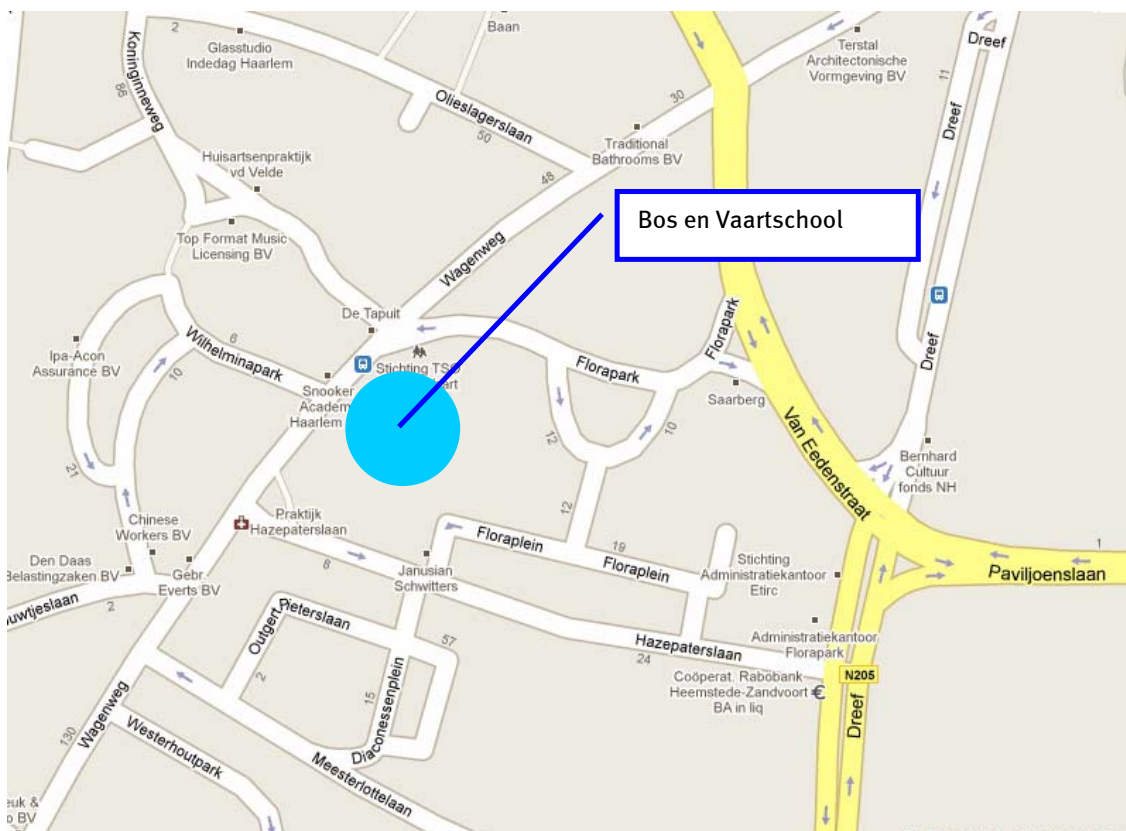
Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt als eerste de huidige situatie beschreven en wordt kort ingegaan op de voorgenomen uitbreiding van het schoolgebouw op de locatie Bos. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens ingegaan op de inventarisatie van de verkeerssituatie rond de school. Hoofdstuk 4 beschrijft ten slotte voorstellen voor verbetering van de verkeerssituatie rond de school na samenvoeging van beide schoollocaties.

2 Situatieschets

2.1 Beschrijving huidige situatie

De Bos en Vaartschool ligt in de Koninginnebuurt, iets ten zuiden van het centrum van Haarlem. Vanuit het centrum is de Koninginnebuurt te bereiken via Van Eedenstraat, vanuit het oosten via de Paviljoenslaan/Kamperlaan en vanuit de richting Heemstede via de Dreef, de Leidsevaart en de Wagenweg.



Afbeelding 2.1: Ligging Bos en Vaartschool, locatie Bos (bron: Google Maps)

De schoollocatie Bos wordt onder meer ontsloten via het Floraplein, het Florapark, de Hazepaterslaan en de Wagenweg. De Wagenweg is een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en een maximumsnelheid van 50 km/h. Nabij de aansluiting van de Hazepaterslaan ligt een voetgangersoversteekplaats, die wordt geaccentueerd door waarschuwingsborden met een retroreflecterende achtergrond en (op afstand bedienbare) knipperlichten.

Het Florapark is een kortsluiting voor het busverkeer tussen de Wagenweg en de Van Eedenstraat richting de Dreef en heeft een bushalte nabij de personeelsingang van de school. Het Floraplein en de Hazepaterslaan zijn straten met een verblijfsfunctie, zogenoemde erftoegangswegen. Hier geldt een maximumsnelheid van 30 km/h.

De school heeft twee toegangen, te weten de hoofdingang aan het Floraplein en een personeelsingang aan de zijde van het Florapark. Er is nog een derde toegang die uitkomt op de Wagenweg, maar deze wordt momenteel niet door de school gebruikt.

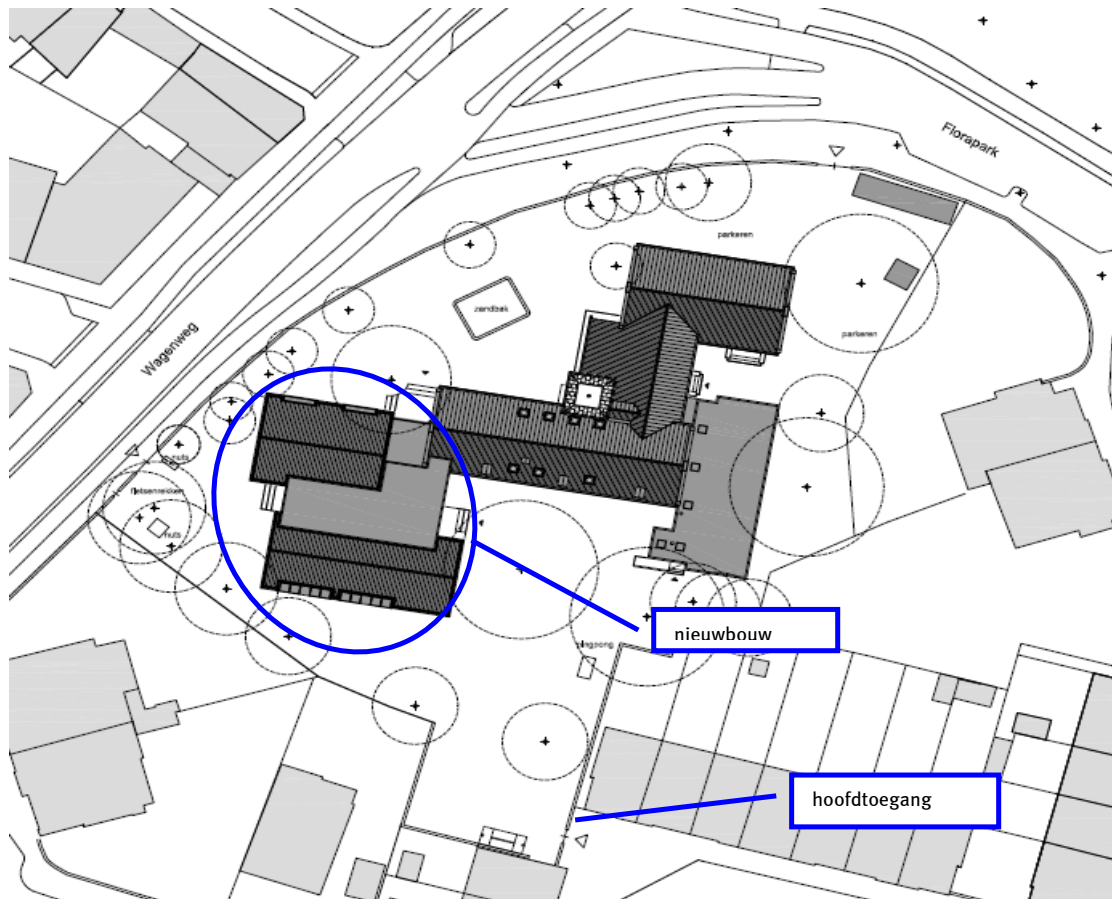
2.2 Beschrijving situatie na samenvoeging schoollocaties

Om het samenvoegen van beide schoollocaties mogelijk te maken, is uitbreiding van de bestaande school aan het Florapark noodzakelijk. De school moet immers in de toekomstige situatie plaats bieden aan ongeveer 500 leerlingen in plaats van de huidige 300.

Door Hoekstra Architecten uit Haarlem is een plan gemaakt voor de uitbreiding van het bestaande schoolgebouw. Het plan voorziet in het opknappen van het huidige gebouw en in nieuwbouw aan de zuidwestzijde van het bestaande schoolgebouw. Het bestaande noodgebouw op het schoolplein verdwijnt.

Evenals het bestaande schoolgebouw zal de nieuwbouw uit meerdere verdiepingen bestaan. De nieuwbouw krijgt dezelfde hoogte als het bestaande gebouw en zal ook in dezelfde stijl worden uitgevoerd. In het nieuwbouwgedeelte zijn drie nieuwe toegangen voorzien, waarvan er twee zijn gericht op het schoolplein aan de zijde van de Wagenweg. De bestaande toegangen van het huidige gebouw blijven gehandhaafd.

In het voorlopig ontwerp van de uitbreiding van de school blijven de huidige toegangen tot het terrein van de school gehandhaafd. De hoofdingang blijft aan de zijde van het Floraplein en er is een personeelsingang aan het Florapark. De fietsenstalling wordt verplaatst naar de westpunt van het schoolplein om zo extra ruimte te bieden voor in- en uitstromende leerlingen en ouders bij de hoofdtoegang van het schoolterrein. In afbeelding 2.1 is een schets van de situatie na realisatie van de nieuwbouw opgenomen.

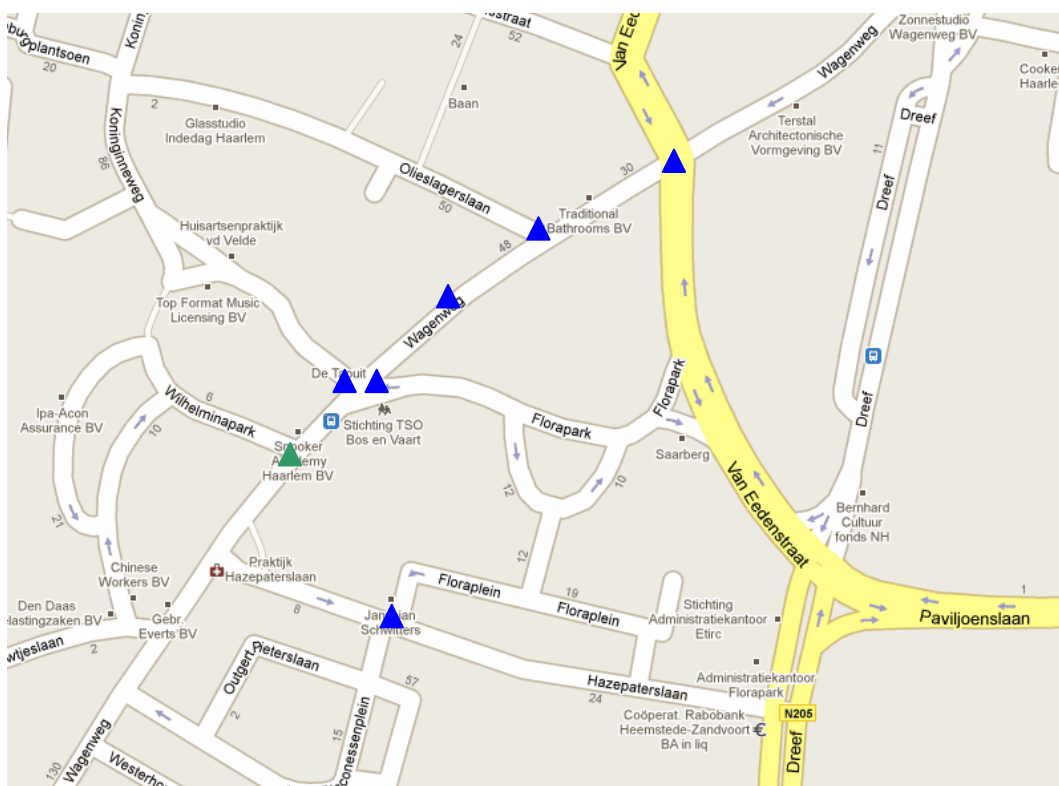


Afbeelding 2.2: Situatieschets toekomstige situatie Bos en Vaartschool (bron: Hoekstra Architecten, 2010)

3 Inventarisatie

3.1 Ongevallenanalyse

Op de Waterweg, tussen de Van Eedenstraat en de Meesterlottelaan en in de Hazepaterslaan zijn in de periode 2006 t/m 2008 7 verkeersongevallen geregistreerd. Vier van deze ongevallen hadden letsel bij een van de betrokken verkeersdeelnemers tot gevolg. Bij twee van deze letselongevallen was sprake van een ziekenhuisopname van een van de betrokken verkeersdeelnemers.



Afbeelding 3.1: Geregistreeerde verkeersongevallen in de omgeving van de Bos en Vaartschool, periode 2006 t/m 2008 (bron: gemeente Haarlem, Google Maps)

Vijf van de zeven geregistreeerde ongevallen vonden plaats op een kruispunt. De overige twee ongevallen vonden plaats op het wegvak Wagenweg tussen de Van Eedenstraat en de Meesterlottestraat. Van één van deze twee wegvakongevallen is de exacte locatie niet geregistreeerd. Dit ongeval is in afbeelding 3.1 in groen weergegeven.

Bij één van de geregistreeerde ongevallen was een fietser betrokken. Bij drie van de zeven ongevallen was een snor- of bromfiets betrokken.

Opvallend is dat drie van de zeven geregistreeerde ongevallen plaatsvonden in de nachtperiode en één van de zeven in de avondperiode. Verder valt op dat drie van de vier ongevallen met letsel zich in de nachtperiode hebben voorgedaan. Bij één van deze

ongevallen was sprake van een eenzijdig ongeval van een bromfietser, waarbij sprake was van alcoholgebruik.

Er zijn geen personen in de leeftijd van basisschoolleerlingen bij de zeven geregistreerde ongevallen betrokken. De bestuurders van de betrokken snor- en bromfietzers vallen in de leeftijdscategorie 16 t/m 17 jaar (2 personen) en 18 t/m 24 jaar (2 personen).

In de directe nabijheid van de school zijn er in de periode 2006-2008 drie ongevallen geregistreerd. Twee van deze ongevallen vonden plaats op het kruispunt Wagenweg-Koninginneweg-Florapark. Het derde ongeval vond plaats op het kruispunt Hazepaterslaan-Jan van Napelslaan.

Al deze ongevallen hadden als hoofdtoedracht 'geen doorgang verlenen'. Dat wil zeggen dat een afslaand voertuig een rechtdoorgaande weggebruiker op dezelfde weg niet voor laat gaan. Op het kruispunt Wagenweg-Koninginneweg-Florapark heeft dit twee keer tot een geregistreerd ongeval geleid. Eén ongeval had plaats tussen een bestelauto en een snorfiets, één ongeval had plaats tussen een personenauto en een bromfiets. In beide gevallen was er sprake van letsel. Bij één ongeval was sprake van een ziekenhuisopname van de bestuurder van de snorfiets. Opvallend is dat bij het andere ongeval de bestuurder van de personenauto gewond raakte, echter zonder ziekenhuisopname.

De ongevallen op dit kruispunt vonden plaats op een dinsdag om 14.40 uur en op een zaterdag om 1 uur 's nachts.

Ook het ongeval op het kruispunt Jan van Napelslaan-Hazepaterslaan had als toedracht 'geen doorgang verlenen'. Een afslaande personenauto kwam daarbij in botsing met een rechtdoorgaande fietser. Bij dit ongeval was geen sprake van letselsslachtoffers. Het ongeval vond plaats op een donderdag in februari om 8.30 uur. Gelet op het tijdstip is het goed mogelijk dat er woon-schoolverkeer bij dit ongeval was betrokken.

Van één wegvakongeval op het wegvak Wagenweg is de exacte locatie niet door de politie ter plaatse geregistreerd. Wel is bekend dat het gaat om een kop-staartbotsing waarbij drie personenauto's zijn betrokken met als hoofdtoedracht 'onvoldoende afstand bewaren'. Bij dit ongeval zijn geen letselsslachtoffers gevallen. Hoewel niet bekend, is het mogelijk dat dit ongeval zich heeft voorgedaan bij de voetgangersoversteekplaats nabij de Hazepaterslaan.

Geconcludeerd wordt dat er in objectieve zin geen sprake is van een verkeersonveilige situatie. Het aantal ongevallen is beperkt en verdeeld over een relatief groot gebied. Hoewel er op één locatie twee soortgelijke ongevallen zijn geregistreerd, is er geen sprake van verkeersongevallenconcentraties. Er is één ongeval dat verband kan houden met verkeer van en naar de school. Verder is er geen verband gevonden tussen de geregistreerde ongevallen en het verkeer van en naar de school.

3.2 Verkeerstelling Wagenweg

In de periode tussen maandag 22 maart en zondag 28 maart 2010 heeft de gemeente Haarlem een mechanische verkeerstelling in de Wagenweg uitgevoerd. Deze telling is uitgevoerd met behulp van telslangen over de weg en meetapparatuur. De telslangen lagen op het wegvak Wagenweg tussen de aansluitingen van de Koninginneweg en het Wilhelminapark.



Afbeelding 3.2: Mechanische telling met behulp van telslangen op de Wagenweg

Met de resultaten van deze verkeerstelling is inzicht verkregen in de verkeersintensiteiten in de Wagenweg, de snelheden waarmee motorvoertuigen passeerden en in de samenstelling van het gemotoriseerde verkeer (licht, middelzwaar, zwaar verkeer). De telslangen hebben op de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer gelegen. Fietzers op de naastgelegen fietspaden zijn dus niet in deze telling opgenomen.

3.2.1 Verkeersintensiteiten Wagenweg

De telling wijst uit dat gemiddeld op een werkdag 8.444 motorvoertuigen gebruikmaken van de Wagenweg tussen de Koninginneweg en het Wilhelminapark. Daarvan rijden er 4.685 (55%) in zuidelijke richting en 3.758 (45%) in noordelijke richting. Tussen 8.00 en 9.00 passeren gemiddeld op een werkdag 655 motorvoertuigen het telpunt, waarvan 319 in zuidelijke richting en 337 in noordelijke richting. Tussen 15.00 en 16.00 uur passeren gemiddeld op een werkdag 587 motorvoertuigen het telpunt, waarvan 336 in zuidelijke richting en 250 in noordelijke richting. Gemiddeld op een werkdag valt het drukste uur tussen 17.00 en 18.00 uur. Dan passeren 737 motorvoertuigen het telpunt.

3.2.2 Rijsnelheden Wagenweg

Gemiddelde snelheid per etmaal

Op werkdagen ligt de snelheid van passerende motorvoertuigen, gemiddeld over het etmaal, op 41,6 km/h. In noordelijke richting wordt gemiddeld over het etmaal een fractie sneller gereden dan in zuidelijke richting, respectievelijk 41,7 km/h en 41,4 km/h. Op vrijdag ligt de gemiddelde snelheid in beide richtingen iets lager dan op andere werkdagen.

Het 85-percentiel, ofwel de snelheid die door 85% van de passerende motorvoertuigen niet wordt overschreden bedraagt, gemiddeld over het etmaal 49,5 km/h. Ook hier geldt

dat in noordelijke richting iets sneller wordt gereden dan in zuidelijke richting. Het 85-percentiel in noordelijke richting ligt op 49,7 km/h. In zuidelijke richting is dat 49,3 km/h.

Snelheden tijdens ochtendspits

Op maandag tot en met vrijdag tussen 8.00 en 9.00 uur bedraagt de gemiddelde snelheid over beide richtingen 39,6 km/h. De gemiddelde snelheid van het gemotoriseerde verkeer in noordelijke richting is met 39,8 km/h een fractie hoger dan de gemiddelde snelheid in zuidelijke richting (39,5 km/h).

Gemiddeld over beide richtingen is de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op dinsdag met 40,3 km/h het hoogst. Op vrijdag is de gemiddelde snelheid van het gemotoriseerde verkeer met 39,2 km/h het laagst.

Op maandag tot en met vrijdag tussen 8.00 en 9.00 uur rijdt 85% van de in beide richtingen passerende motorvoertuigen met een snelheid die lager of gelijk is aan 48,1 km/h. Op een werkdag passeren tussen 8.00 en 9.00 655 motorvoertuigen het telpunt (som van beide richtingen). Daarvan passeren er 40 met een snelheid tussen 50 km/h en 60 km/h en 4 met een snelheid die hoger ligt dan 60 km/h.

Snelheden tijdens middagspits

Op maandag tot en met vrijdag tussen 15.00 en 16.00 uur bedraagt de gemiddelde snelheid van het gemotoriseerde verkeer in beide richtingen 40,1 km/h. In noordelijke richting ligt de gemiddelde snelheid een fractie hoger dan in zuidelijke richting, te weten respectievelijk 40,3 km/h en 40,0 km/h.

Gemiddeld over beide richtingen is de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op maandag met 40,7 km/h het hoogst. Op donderdag is de gemiddelde snelheid van het gemotoriseerde verkeer in beide richtingen het laagst, namelijk 39,7 km/h.

Het 85-percentiel op maandag tot en met vrijdag tussen 15.00 en 16.00 uur bedraagt, gemiddeld over beide richtingen 48,5 km/h. Van de 587 motorvoertuigen die gemiddeld op een werkdag het telpunt passeren (beide richtingen) rijden er gemiddeld 42 met een snelheid tussen 50 km/h en 60 km/h en 4 met een snelheid die hoger ligt dan 60 km/h.

Conclusie rijnsnelheden

Geconcludeerd kan worden dat de gemiddelde snelheid van het gemotoriseerde verkeer onder het wettelijke maximum van 50 km/h ligt. Dit is gemiddeld over een werkdagemaal het geval, maar ook in de tijdsperiode waarin de school begint en uitgaat. Zowel tijdens het werkdagemaal als tijdens het begin en het uitgaan van de school ligt het 85-percentiel onder het wettelijke maximum van 50 km/h. Ruim 85% van de passerende motorvoertuigen overschrijdt de maximumsnelheid dus niet.

3.3 Observatie verkeerssituatie rond de school

In de ochtend, voorafgaand aan het begin van de lessen en 's middags bij het uitgaan van de school is de verkeerssituatie rond de school geobserveerd. Daarbij is de verkeerssituatie op de Wagenweg tussen de Koninginneweg en de Hazepaterslaan bekeken en is de verkeerssituatie op het Floraplein nabij de schoolingang geobserveerd. Daarbij is gelet op het gedrag en de onderlinge interactie tussen de verkeersdeelnemers.

Ochtend, verkeerssituatie Wagenweg

Op 25 maart 2010 is tussen 7.45 uur en 9.00 uur de verkeerssituatie op de Wagenweg tussen de Koninginneweg en de Hazepaterslaan geobserveerd. Die ochtend was het zonnig weer bij een temperatuur van ongeveer 10°C.

Het gemotoriseerde verkeer op de Wagenweg is sterk geclusterd. Het ene moment is er enige tijd nauwelijks sprake van verkeer, het andere moment is er enige tijd grote drukte in beide richtingen. Na 8.30 uur lijkt de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer wat af te nemen. In beide richtingen is het vrij druk met fietsverkeer.

De meest voorkomende overstekende bewegingen over de Wagenweg zijn:

- vanaf de Koninginneweg rechtsaf de Wagenweg in en bij de voetgangersoversteekplaats oversteken naar de Hazepaterslaan;
- vanaf het Wilhelminapark rechtsaf de Wagenweg in en bij de voetgangersoversteekplaats oversteken naar de Hazepaterslaan;
- vanaf de Koninginneweg rechtdoor naar het Florapark en andersom.



Afbeelding 3.3: voetgangersoversteekplaats Wagenweg nabij Hazepaterslaan (ochtend)

De voetgangersoversteekplaats nabij de Hazepaterslaan wordt niet alleen door voetgangers, maar ook door fietsers gebruikt. In het algemeen krijgen overstekende voetgangers goed de gelegenheid van automobilisten om over te steken. Ook fietsers die (oneigenlijk) van de oversteekplaats gebruik maken, krijgen voorrang van automobilisten. Het komt geregeld voor dat automobilisten voorrang hebben, maar toch de overstekende fietsers voor laten gaan.

Soms veroorzaken auto's die vanaf de Wagenweg linksaf de Hazepaterslaan willen inrijden een korte wachtrij op de Wagenweg. Eenmaal is geconstateerd dat een automobilist de wachtrij passeerde door met twee wielen over het (verhoogde) fietspad te rijden. In het algemeen was het verkeersgedrag van automobilisten echter correct. In een aantal gevallen reden fietsers op het fietspad tegen de richting in. Ook is een aantal maal geconstateerd dat fietsers over het trottoir fietsten.

Ochtend, verkeerssituatie Floraplein

Op donderdag 8 april is tussen 7.45 uur en 9.00 uur de verkeerssituatie op het Floraplein geobserveerd. Die ochtend was het bewolkt weer met af en toe wat lichte regen bij een temperatuur van circa 8°C.

Een uur voor aanvang van de school was ongeveer 80% van de parkeergelegenheid in de Hazepaterslaan bezet. Op het Floraplein was ruim de helft van de parkeergelegenheid bezet. Opvallend was dat ter hoogte van de ingang van de school de bezetting aanzienlijk lager was.

Rond 8.15 uur arriveren de eerste kinderen. Tussen 8.30 en 8.40 vindt de grootste toestroom van leerlingen plaats. Na dit tijdstip neemt de drukte snel af. Een groot deel van de schoolkinderen komt met de fiets naar school, al dan niet onder begeleiding van volwassenen. Veel kinderen worden met een bakfiets naar school gebracht. Een aantal kinderen wordt ook per auto gebracht, maar er is geen sprake van een grote toestroom van auto's naar de school.



Afbeelding 3.4: Schooltoegang aan het Floraplein (ochtend)

Het grootste deel van de leerlingen arriveert via de Hazepaterslaan vanuit de richting van de Wagenweg. Op het weggedeelte van de Hazepaterslaan tussen de Wagenweg en Jan van Napelslaan is eenrichtingverkeer van kracht in de richting van het Floraplein. Automobilisten blijven in het algemeen achter de fietsers rijden en doen geen pogingen om in te halen. De rijsnelheden zijn dan ook laag.

Behalve gemotoriseerd verkeer ten behoeve van de school is er ook sprake van gemotoriseerd verkeer dat het Floraplein voorbijrijdt in de richting van de Dreef, of rechtsaf naar de Jan van Napelslaan gaat. Ook is er relatief veel autoverkeer vanuit de richting van de Dreef dat linksaf naar de Jan van Napelslaan gaat. Hier bestaat een potentiële conflictsituatie tussen dit verkeer en fietsers vanuit de richting van de Wagenweg. Door de lage rijsnelheden en de onderlinge interactie tussen de verschillende weggebruikers zijn er geen probleemsituaties of gevaarlijke situaties geconstateerd.

Ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen, parkeren in het algemeen correct en accepteren enige loopafstand tussen parkeerplaats en de school. Veelal wordt in de Hazepaterslaan of op het Floraplein geparkeerd. Het parkeren van auto's had geen nadelige invloed op de verkeerssituatie in de periode voor aanvang van de school. Een aantal ouders die hun kinderen met de fiets naar school brengen, parkeert de fiets in de driehoek voor de ingang van de school. Ook de bakfietsen worden hier geparkeerd. Leerlingen en ook enkele ouders nemen de fiets mee het schoolplein op. Op het drukste moment leidt dit tot een korte wachtrij in de driehoek voor de schoolingang. Dit in combinatie met de hier geparkeerde fietsen kan ertoe leiden dat de wachtrij zich uitbreidt tot op de rijbaan van het Floraplein.

Op de hoek van het Floraplein-Hazepaterslaan-Jan van Napelslaan zijn onlangs enkele fietsklemmen geplaatst. Deze werden bij het ingaan van de school echter nauwelijks gebruikt.

Middag, verkeerssituatie Floraplein en Wagenweg

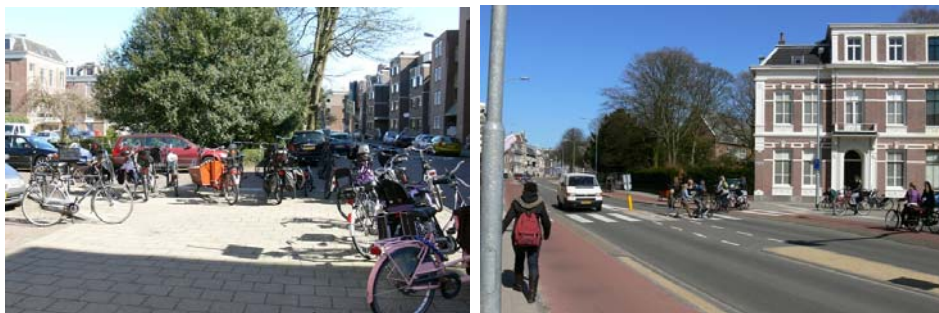
Op donderdag 8 april is tussen 15.00 uur en 15.30 uur de verkeerssituatie op het Floraplein en op de Wagenweg nabij de voetgangersoversteek geobserveerd. Het was die middag droog en zonnig weer bij een temperatuur van ongeveer 13°C.

Vanaf 15.00 uur arriveren de eerste ouders op het Floraplein. Ouders die hun kind per auto van school halen, parkeren in het algemeen correct. De meeste ouders parkeren op

het Floraplein. De beschikbare parkeergelegenheid is hier toereikend. In het deel van de Hazepaterslaan aan de oostzijde van de Jan van Napelslaan is er beduidend meer parkeergelegenheid dan in de ochtenduren.

Een groot deel van de ouders komt per fiets. Opvallend is het grote aantal bakfietsen. Ook kinderopvangorganisaties maken gebruik van bakfietsen om de kinderen van school te halen.

In tegenstelling tot de ochtend waren de nieuwe fietsklemmen op de hoek van het Floraplein vol en stonden er ook fietsen los ernaast geparkeerd. Het lijkt erop dat ouders die hun kind(eren) komen halen bereid zijn hun fiets verder van de schoolingang te plaatsen dan wanneer ze hun kind(eren) komen brengen. Ook lijkt het erop dat ouders bij het halen van de kinderen hun fiets zorgvuldiger stallen. Er stonden weliswaar veel fietsen op het voorplein voor de schoolingang geparkeerd, maar deze fietsen stonden in het algemeen netjes naast elkaar opgesteld. Uitzonderingen daargelaten, want er werden ook enkele fietsen op straat neergezet.



Afbeelding 3.5: Floraplein en Wagenweg (middag)

Vanaf 15.15 uur is de oversteeksituatie op de Wagenweg geobserveerd. Veel ouders en leerlingen die naar het Wilhelminapark en Koninginneweg willen, steken over bij de zebra. Een deel van loopt met de fiets aan de hand over het trottoir naar het Wilhelminapark en stapt daar weer op de fiets. Anderen fietsen tussen de zebra en het Wilhelminapark tegen de richting in en gebruiken soms het trottoir om tegenliggers op het fietspad te ontwijken. Andere ouders en leerlingen steken niet bij de zebra over, maar gaan eerst over het fietspad naar het kruispunt Wagenweg-Koninginneweg en steken daar over.

Het gemotoriseerde verkeer op de Wagenweg is sterk geclusterd. De rijsnelheden van het gemotoriseerde verkeer liggen op het oog geschat rond de 40 à 50 km/h. Automobilisten zijn in het algemeen alert en geven voorrang aan overstekende voetgangers en fietsers op de zebra. Ook fietsers die bij de Koninginneweg willen oversteken worden geregeld voorgelaten door automobilisten.

Op de Wagenweg is er in beide richtingen sprake van veel fietsverkeer. Het lijkt drukker te zijn met fietsers dan in de ochtendspits. Fietsers op de fietspaden langs de Wagenweg stoppen in het algemeen niet voor voetgangers bij de zebra die aangeven dat ze willen oversteken. Het komt geregeld voor dat auto's zijn gestopt voor voetgangers bij de zebra, maar dat deze voetgangers alsnog bijna worden aangereden door een fietser, omdat deze niet stopt.

In het algemeen is het rond het uitgaan van de school druk, maar is er geen sprake van een gevaarlijke situatie tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. Een moeilijke

oversteek over de Wagenweg wordt eerder veroorzaakt door fietsers op de Wagenweg dan door automobilisten.

3.4 Interviews

De analyse van de verkeersongevallen, verkeersintensiteiten en snelheden en de observaties bij de school geven een beeld van de objectieve, feitelijke verkeerssituatie rond de school. Om ook inzicht te verkrijgen in de beleving en ervaring van de verkeerssituatie zijn interviews gehouden met sleutelfiguren. Het doel van deze interviews was om inzicht te verkrijgen in knelpunten die met betrekking tot de verkeerssituatie rond de school werden ervaren en om een beeld te krijgen van ideeën die er leven om de verkeerssituatie te verbeteren. Er zijn interviews gehouden met de volgende sleutelfiguren:

- verkeerscommissie Bos en Vaartschool;
- wijkraad Koninginnebuurt;
- politie Kennemerland, afdeling verkeersadvisering;
- politie Kennemerland, wijkagent Koninginnebuurt.

De wijkraad Bosch en Vaart heeft niet gereageerd op verzoeken om medewerking te verlenen aan dit onderzoek.

In de interviews zijn de volgende onderwerpen aan de orde geweest.

Inrichting Wagenweg

Het profiel van de Wagenweg was in het verleden breder dan nu. Het was destijds voor automobilisten mogelijk elkaar te passeren. Na de herinrichting is het profiel van de Wagenweg versmald, mede om vrijliggende fietspaden aan beide zijden van de weg mogelijk te maken. Bij de herinrichting zijn de verkeerslichten bij de oversteekplaats nabij de Hazepaterslaan verwijderd en is de huidige vormgeving van de Wagenweg en de aansluitingen van de Hazepaterslaan, Wilhelminapark en Koninginneweg tot stand gekomen.

De politie heeft bij de herinrichting een advies uitgebracht over de toen beoogde inrichting. Gelet op de versmalde rijbaan, het toenmalige ongevallenbeeld¹ en de rijnsnelheden is toen geadviseerd dat een voetgangersoversteekplaats (zebrapad) volstaat om een verantwoorde verkeersafwikkeling mogelijk te maken.

Herkomst leerlingen

Een groot aantal leerlingen van de school is afkomstig uit de Koninginnebuurt en de Bos en Vaartbuurt. Deze leerlingen komen vanuit het Wilhelminapark en de Koninginneweg en steken de Wagenweg over bij de zebra nabij de Hazepaterslaan. Een deel van de leerlingen komt via de Olieslagerlaan en de Iordenstraat/Van Eedenstraat. Deze kinderen steken de Wagenweg over bij het kruispunt met de Van Eedenstraat en gaan via het Florapark en Floraplein naar de school. Een deel van de leerlingen uit de Bos en Vaartbuurt kan op weg naar school de Wagenweg al op een grotere afstand van de Hazepaterslaan oversteken, bijvoorbeeld ter hoogte van de Uit den Bosstraat.

1. ¹ Tussen 1994 en 2002 hebben zich op de oversteek 7 ongevallen voorgedaan. Na 2002 hebben hier geen ongevallen meer plaatsgevonden.

Vervoerwijze leerlingen

De meeste leerlingen worden met de fiets naar school gebracht, waaronder een relatief groot deel met een bakfiets of een andere 'bijzondere' fiets. Een kleinere groep leerlingen wordt met de auto gebracht. Slechts een beperkt aantal leerlingen komt te voet naar school.

Bij het samenvoegen van de twee schoollocaties wordt verwacht dat er een groter aanbod van fietsers en personenauto's op het Floraplein zal ontstaan en dat er meer overlast voor de omwonenden kan optreden. Als voordeel van het samenvoegen van beide locaties wordt genoemd dat ouders hun kinderen niet meer naar twee verschillende locaties hoeven te brengen. Hierdoor neemt het pendelen van ouders tussen de schoollocaties af en kan het mogelijk zo zijn dat er per saldo minder verkeersbewegingen zijn dan in de situatie met twee schoollocaties. Bijkomend voordeel is dat de als gevaarlijk ervaren oversteek over de Tempeliersstraat/Eerste Emmastraat nabij de locatie Vaart niet meer hoeft te worden gemaakt.

Oversteek Wagenweg

Veel leerlingen maken gebruik van de voetgangersoversteekplaats (zebra) over de Wagenweg nabij de Hazepaterslaan. Dit zebrapad wordt ook veel gebruikt door fietsers om hier fietsend over te steken. Deze fietsers komen in de Hazepaterslaan echter op de linker weghelft uit, wat soms tot verwarring leidt bij andere weggebruikers en tot conflictsituaties met gemotoriseerd verkeer dat vanaf de Wagenweg de Hazepaterslaan inrijdt.

Over de voetgangersoversteekplaats over de Wagenweg wordt opgemerkt dat aan de oostelijke zijde van de oversteekplaats het zicht op het verkeer op de Wagenweg vanuit zuidelijke richting onvoldoende is. Dit wordt veroorzaakt door een knik in de weg in combinatie met bebouwing. Om een goed zicht op het verkeer op de Wagenweg te hebben, moeten voetgangers op het fietspad gaan staan. Dit geeft een onveilig gevoel.

De ervaring is dat fietsers in het algemeen minder geneigd zijn te stoppen voor voetgangers die voornemens zijn over een zebrapad over te steken dan automobilisten. Kinderen wordt geleerd om oogcontact met automobilisten te maken voordat zij oversteken. Vaak zijn zij hierop zodanig gefixeerd dat ze naderende fietsers niet opmerken, waardoor er alsnog een gevaarlijke situatie kan ontstaan.

Bij de politie zijn er nog wel enkele klachten binnengekomen naar aanleiding van het verwijderen van de verkeerslichten. Verder zijn er geen meldingen over de voetgangersoversteekplaats bij de politie binnengekomen.

Hazepaterslaan

In de Hazepaterslaan tussen de Wagenweg en de Jan van Napelslaan is eenrichtingverkeer van kracht in de richting van de Jan van Napelslaan. Voor (brom)fietsers is het toegestaan om tegen de rijrichting in te rijden. Bij het uitgaan van de school ontstaat op dit wegvak een knelpunt. Fietsers in de richting van de Wagenweg hebben als gevolg van een knik in de weg en geparkeerde auto's onvoldoende zicht op autoverkeer dat vanaf de Wagenweg de Hazepaterslaan in komt gereden. Dit wordt versterkt doordat de indruk bestaat dat de Hazepaterslaan wordt gebruikt als verbindingsweg tussen de Wagenweg en de Dreef. 'Doorgaande' automobilisten zijn zich niet altijd bewust van het uitgaan van de school en de aanwezigheid van fietsers.

Floraplein

Bij het begin en eind van de schooldag geeft de ingang van de school een rommelig beeld. Dit wordt veroorzaakt door geplaatste fietsen en geparkeerde auto's. Er is hier eerder sprake van overlast die door omwonenden wordt ervaren dan dat er sprake is van een verkeersonveilige situatie. De politie geeft aan geen meldingen van een verkeersonveilige situatie of (verkeers)overlast te hebben gehad.

In het gebied rond de school is een parkeerregime van kracht waarbij bewoners met een parkeervignet hun auto vrij kunnen parkeren. Bezoekers aan woningen of bedrijven kunnen eveneens vrij parkeren, mits voorzien van een bezoekersparkeervignet. Overige parkeerders mogen alleen op gemarkeerde parkeervakken bij een parkeermeter parkeren. Naar verwachting hebben de meeste ouders die hun kinderen met de auto brengen en halen geen parkeervignet en parkeren zij strikt genomen illegaal op het Floraplein. Deze situatie leidt echter niet tot problemen.

Suggesties

Een groot deel van de overlast op het Floraplein kan worden weggenomen door ook aan de zijde van de Wagenweg een ingang naar het schoolplein te maken. Hiervoor is het dan wel nodig om de situatie met de busshuis en bushalte aan het Florapark aan te passen. Door de bushalte te verplaatsen kan de vrijkomende ruimte worden gebruikt als voorplein en uitloopruijnte voor de schoolingang. Dit voorplein kan worden gecombineerd met een extra oversteekplaats ter hoogte van de Koninginneweg, mogelijk in combinatie met verkeerslichten die alleen aan het begin en eind van schooldagen in werking is.

Ook kan een deel van de overlast voor omwonenden worden weggenomen met een extra ingang aan de zijde van het Florapark in combinatie met verkeersregulering op het schoolplein. Daarbij wordt als suggestie genoemd dat de toegang aan de Floraparkzijde voor leerlingen en begeleiders met de fiets uitsluitend als ingang van het schoolterrein mag worden gebruikt. Leerlingen en ouders met de fiets mogen het schoolterrein dan alleen via de toegang aan de zijde van het Floraplein verlaten.

Een andere ontwikkeling die is besproken, is de inzet van verkeersbrigadiers bij de voetgangersoversteekplaats op de Wagenweg. De (verkeerscommissie van de) school heeft vrijwilligers geworven die door de politie worden opgeleid tot verkeersbrigadier. Na de meivakantie van 2010 gaan de verkeersbrigadiers proefdraaien in de ochtendperiode. Het is de bedoeling dat na de zomervakantie van 2010 de verkeersbrigadiers zowel in de ochtend- als de middagperiode voetgangers begeleiden bij de oversteek over de Wagenweg. Het inzetten van verkeersbrigadiers wordt als flexibeler beoordeeld dan het plaatsen van verkeerslichten. In paragraaf 4.2.1 wordt nader ingegaan op de inzet van verkeersbrigadiers.

3.5 Conclusie inventarisatie

Uit de inventarisatie kan worden geconcludeerd dat vooral rond de oversteeksituatie rond de Wagenweg een gevoel van verkeersonveiligheid bestaat. Rond het Floraplein is het druk en rommelig bij het begin en einde van de schooldag, maar hier is eerder sprake van overlast die door omwonenden wordt ervaren dan dat er sprake is van een verkeersonveilige situatie.

Het gevoel van verkeersonveiligheid wordt niet ondersteund door de ongevallencijfers, de verkeersintensiteiten en de snelheidsgegevens. Het aantal ongevallen dat in de periode

2006 tot en met 2008 is geregistreerd is beperkt. Bovendien zijn de geregistreerde ongevallen slechts in zeer beperkte mate in verband te brengen met verkeer dat aan (haal- en brengmomenten) van de school is gerelateerd. De verkeersintensiteiten komen overeen met de verkeersintensiteiten die op een gebiedsontsluitingsweg mogen worden verwacht. De gemiddelde snelheid van het gemotoriseerde verkeer op de Wagenweg ligt zowel tijdens breng- en haalmomenten als gedurende het etmaal onder de maximumsnelheid van 50 km/h. Ook het 85-percentiel ligt onder de maximumsnelheid. De maximumsnelheid wordt dus door ruim 85 procent van het gemotoriseerde verkeer nageleefd.

Bij de observaties rond de school tijdens breng- en haalmomenten is geconstateerd dat het weliswaar druk is rond de school, maar dat er geen extreme situaties zijn waargenomen.

4 Verbeteringsvoorstellen

In dit hoofdstuk worden voorstellen voor het verbeteren van de verkeerssituatie rond de Bos en Vaartschool beschreven. Als eerste komen enkele voorstellen aan de orde die zijn genoemd in de interviews met sleutelfiguren, maar waarvan wordt verwacht dat deze weinig kansrijk zijn om te worden uitgevoerd. Vervolgens worden voorstellen gedaan waarvan verwacht wordt dat deze kansrijk zijn voor een verdere uitwerking.

4.1 Genoemde oplossingen

Terugplaatsen verkeerslichten

Om de voetgangersoversteekplaats over de Wagenweg veiliger te maken is geopperd om opnieuw verkeerslichten te plaatsen. Deze hoeven niet de hele dag in werking te zijn, maar bijvoorbeeld alleen aan het begin en einde van de schooldagen.

Bij de herinrichting van de Wagenweg heeft de gemeente Haarlem de verkeerslichten bij de voetgangersoversteek verwijderd. De afdeling verkeersadvisering van de politie Kennemerland heeft destijds geadviseerd dat, gelet op het ongevallebeeld, de verkeersintensiteiten en het smallere profiel na herinrichting een voetgangersoversteekplaats (zebrapad) volstaat om een verantwoorde verkeersafwikkeling mogelijk te maken.

De gemeente Haarlem heeft aangegeven een beleid te voeren waarbij zeer terughoudend wordt omgegaan met het plaatsen van verkeerslichten bij oversteekplaatsen. Uit oogpunt van verkeersintensiteiten ontbreekt de noodzaak van het plaatsen van verkeerslichten. Bovendien kunnen verkeerslichten ook schijnveiligheid creëren, zeker als deze niet continu in werking zijn. Als verkeerslichten een groot deel van de dag buiten werking zijn, ligt het niet in het verwachtingspatroon van weggebruikers dat ze op bepaalde momenten van de dag wél werken. Dit werkt het (onbedoeld) negeren van het rode licht in de hand. Daarnaast zijn fietsers geneigd het rode licht te negeren, zeker als het kruisingsvlak klein is, zoals bij een oversteekplaats.

Gelet op het beleid dat de gemeente voert, het advies van de politie, het ongevalle- en verkeersintensiteitenbeeld is het plaatsen van verkeerslichten bij de oversteek weinig kansrijk.

Regulering verkeersstromen over het schoolterrein

In de interviews is als suggestie genoemd om de leerlingen- en begeleidersstromen over het schoolterrein te reguleren. Daartoe is het nodig om een toegang naar de school aan de zijde van de Wagenweg/Florapark te hebben. Dit kan de bestaande personeelsingang zijn, maar kan ook een nieuw te creëren toegang zijn. De toegang aan de zijde van de Wagenweg is dan voor leerlingen en begeleiders met de fiets uitsluitend bestemd als ingang van het schoolterrein. De (bestaande) toegang aan de zijde van het Florapark is voor leerlingen en begeleiders per fiets uitsluitend als uitgang bestemd.

Om deze, of een andere vorm van regulering goed te laten functioneren is het noodzakelijk dat dit helder en adequaat wordt gecommuniceerd naar de leerlingen, hun ouders en/of verzorgers en instellingen die de voor- en naschoolse kinderopvang verzorgen. Bovendien is het noodzakelijk dat toezicht wordt gehouden op het naleven van

de 'spelregels' van het gebruik van de toegangen naar de school. Dit moet dan door de schoolleiding worden geregeld.

Snelheidsremmende maatregelen Wagenweg

Tijdens de interviews met sleutelfiguren werd het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen op de Wagenweg als mogelijke oplossing voor de oversteeksituatie genoemd. De Wagenweg is gecategoriseerd en ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. Uit de resultaten van de mechanische verkeerstellingen en snelheidsmetingen blijkt dat de gemiddelde snelheid op de Wagenweg op werkdagen rond 41 km/h ligt en dat 85% van de weggebruikers de snelheid van 49,5 km/h niet overschrijdt. Aan het begin en aan het eind van schooldagen liggen de gemiddelde snelheid en het 85-percentiel nog iets lager. Hieruit kan worden afgeleid dat de huidige inrichting van de Wagenweg in voldoende mate de maximumsnelheid van 50 km/h afdwingt. Het snelheidsbeeld geeft dan ook geen aanleiding om snelheidsremmende maatregelen te overwegen.

Parkeren door schoolpersoneel

Het samenvoegen van beide schoollocaties veroorzaakt een grotere parkeerbehoefte van de nieuwe school. Veel gemeenten hanteren als uitgangspunt dat nieuwe functies en/of ontwikkelingen op hun eigen terrein moeten voorzien in de parkeerbehoefte die zij veroorzaken. Deze parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van parkeerkencijfers per functie, die door veel gemeenten als parkeernorm worden beschouwd. Uit een gesprek met de architect blijkt dat het aantal parkeerplaatsen in het voorlopig ontwerp van de nieuwbouw kan worden gerealiseerd lager is dan op grond van de parkeerkencijfers, dan wel parkeernormen moet worden aangelegd. Het gaat hier om parkeerplaatsen ten behoeve van personeel. Parkeerplaatsen ten behoeve van het brengen en halen vallen hier niet onder.

Uit de interviews met sleutelfiguren kwam naar voren dat er in de omgeving van de school een parkeerregime geldt, waarbij houders van een vignet (bewoners) vrij in het gebied kunnen parkeren, maar anderen alleen op gemarkeerde parkeerplaatsen bij een parkeerautomaat of parkeermeter kunnen parkeren. Dit parkeerregime beperkt de mogelijkheden van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen die 's morgens door bewoners worden verlaten, kunnen niet worden gebruikt door bijvoorbeeld werknemers in het gebied of andere bezoekers die weer vertrokken zijn als de bewoners 's avonds weer thuiskomen. Het gevolg daarvan is dat er in de avond- en nachturen en in de vroege ochtend sprake is van een hoge bezetting van de parkeergelegenheid, maar dat er overdag nauwelijks parkeerplaatsen worden bezet.

Bij een van de interviews met sleutelfiguren is voorgesteld om voor het aantal, volgens de parkeernorm benodigde parkeerplaatsen dat niet op het eigen terrein van de school kan worden gerealiseerd vignetten te verstrekken. Personeel van de school kan dan gebruik maken van parkeergelegenheid in de directe omgeving van de school. De vraag is of deze oplossing kansrijk is, omdat hier mogelijk een precedent wordt geschapen ten opzichte van bedrijven in de directe omgeving van de school.

4.2 Voorgestelde maatregelen

4.2.1 Verkeersbrigadiers

Vanuit de Bos en Vaartschool en de verkeerscommissie van deze school is het initiatief genomen om verkeersbrigadiers in te zetten voor het begeleiden van de oversteek over de Wagenweg. Inmiddels heeft zich een aantal ouders aangemeld. Deze hebben een instructie ontvangen van de politie Kennemerland en worden door de burgemeester aangesteld als verkeersbrigadier. In de periode tussen de meivakantie en zomervakantie 2010 wordt een proef uitgevoerd waarbij aan het begin van de schooldagen verkeersbrigadiers worden ingezet bij de voetgangersoversteekplaats nabij de Hazepaterslaan. Als de proef slaagt, dan worden met ingang van het schooljaar 2010-2011 verkeersbrigadiers in de ochtend- en de middagperiode ingezet.

Punten van zorg zijn de beschikbaarheid van vrijwilligers, de hiervoor genoemde uitzichtsituatie aan de oostzijde van de oversteekplaats en het fietsverkeer. Als er één brigadier per rijrichting is, kan deze niet tegelijk op het fietspad en de rijweg zijn. Het gevolg is dat veel fietsers het stopteken van de verkeersbrigadiers negeren. De politie heeft aangegeven toezicht en begeleiding te verzorgen in de beginperiode van de inzet van de verkeersbrigadiers.

De beschikbaarheid van vrijwilligers is een punt van zorg. Een van de argumenten van ouders om niet beschikbaar te zijn als verkeersbrigadier is dat ze hun kinderen op beide locaties moeten brengen en daardoor geen tijd hebben om als verkeersbrigadier op te treden. Door de samenvoeging van beide schoollocaties vervalt dit knelpunt voor een aantal ouders, waardoor er mogelijk meer aanmeldingen komen.

4.2.2 Herinrichting hoek Florapark-Wagenweg

Uit het onderzoek blijkt dat er twee hoofdproblemen worden ervaren, te weten de oversteeksituatie op de Wagenweg en een rommelige, mogelijk overlastgevendende situatie bij de hoofdingang van de school. Verwacht wordt dat deze problemen groter zullen worden als het leerlingenaantal op deze locatie is gegroeid.

Het nieuwe, samengevoegde schoolgebouw heeft in- en uitgangen aan verschillende zijden van het gebouw. Indien slechts de toegang van het schoolterrein aan het Floraplein wordt gebruikt, liggen niet alle ingangen van het schoolgebouwen logisch ten opzichte van de toegang vanaf het Floraplein. Dit is op te lossen door ook aan de zijde van de Wagenweg een toegang naar het schoolterrein te realiseren. Dit heeft als voordeel dat de toestroom van leerlingen en ouders van en naar de school wordt verdeeld over twee toegangen. Gelet op de beoogde ligging van de fietsenstalling in de westpunt van het schoolterrein, is een toegang aan de Wagenweg aantrekkelijk voor leerlingen die met de fiets komen. Hierdoor neemt de druk met fietsen aan de zijde van het Floraplein af en daarmee ook de mogelijke overlast voor bewoners. De toegang aan de zijde van het Floraplein blijft bestaan, maar heeft dan vooral een functie voor leerlingen die met de auto naar school worden gebracht.

Een toegang aan de zijde van de Wagenweg komt uit op de hoek van het kruispunt van de Wagenweg met het Florapark. In de huidige situatie is de opstelruimte en/of de ruimte om fietsen te plaatsen te beperkt. Bovendien is ook aangegeven dat de aanwezigheid van de

bussluis en bushalte tot een onveilig gevoel leidt. Aankomende bussen worden vaak pas laat opgemerkt, omdat het zicht op de bussen wordt beperkt door de flauwe bocht en de abri. Om een toegang aan de zijde van de Wagenweg mogelijk te maken, is het nodig om de situatie op de hoek van de Wagenweg en het Floraplein aan te passen.

In afbeelding 4.1 is een principeschets van een mogelijke aanpassing van de hoek van de Wagenweg en het Floraplein weergegeven. In bijlage 2 is een grotere afbeelding van deze schets opgenomen.



Afbeelding 4.1: Principeschets herinrichting hoek Wagenweg-Florapark in combinatie met een toegangspoort van de school aan de Wagenweg

In dit voorstel is er een toegang van de school aan de Wagenweg. Daartoe wordt het trottoir langs het schoolhek uitgebreid tot over de huidige bushalte. De bus moet in dit voorstel een wat scherpere bocht nemen om het Florapark in te kunnen rijden. De bushalte aan het Florapark ligt tussen de Wagenweg en de personeelstoegang in. Op het weggedeelte van het Florapark tussen de openbare parkeerplaatsen en de Wagenweg wordt eenrichtingverkeer van kracht met uitzondering van lijnbussen en fietsers en bromfietsers.

De nieuwe toegang van de school wordt gecombineerd met een extra voetgangersoversteekplaats op de Wagenweg. Deze heeft vooral een functie voor leerlingen die via het Wilhelminapark en de Koninginneweg de school benaderen en verlaten. De zebra nabij het kruispunt met de Hazepaterslaan blijft gehandhaafd. Door de uitbreiding van het trottoir ontstaat een klein plein, waar mensen zich kunnen opstellen en waar fietsen kunnen worden geplaatst. Eventueel kan het pleintje nog worden aangekleed met enkele bomen of straatmeubilair.

De extra oversteek maakt het gebruik van de schooltoegang aan de Wagenweg aantrekkelijk voor leerlingen per fiets. Zij hebben een directe toegang tot het schoolterrein. Bij het uitgaan van de school is het voor fietsers niet langer nodig gebruik te maken van de Hazepaterslaan, waardoor het genoemde conflict tussen fietsers en tegemoetkomende auto's wordt vermeden.

Het pleintje op de hoek van de Wagenweg en Florapark biedt een beter uitzicht op naderende bussen dan in de huidige situatie. Het gevoel van onveiligheid dat door het busverkeer wordt veroorzaakt, wordt hierdoor verminderd of zelfs weggenomen.

Met een extra toegang van de school aan de Wagenweg, in combinatie met het realiseren van een pleintje op de hoek van de Wagenweg-Florapark en een extra oversteek wordt een verbetering van de verkeerssituatie, zowel op de Wagenweg als op het Floraplein bereikt. De situatie op de Wagenweg kan nog verder verbeteren door de inzet van verkeersbrigadiers tijdens de breng- en haalmomenten van de school.