



Rekenkamercommissie Ommen



Verkeersveiligheid rondom scholen

Rapportage van onderzoek

6 januari 2013

COMPANEN

ADVIES VOOR
WONINGMARKT
EN LEEFOMGEVING



DATUM 6 januari 2013

TITEL Verkeersveiligheid rondom scholen

ONDERTITEL Rapportage van onderzoek

OPDRACHTGEVER Rekenkamercommissie Ommen

AUTEUR(S) Roeland Kreeft
Pim Tiggeloven
Laureen Hom

PROJECTNUMMER 175.100

Boulevard Heuvelink 104
6828 KT Arnhem
Postbus 1174
6801 BD Arnhem
info@companen.nl
www.companen.nl
(026) 351 25 32
@Companen
BTW NL001826517B01
IBAN NL96RABO0146973909
KVK 09035291



Inhoud

1	Inleiding	1
2	Samenvatting	2
2.1	Hoofdvragen	2
2.2	Aanpak onderzoek	2
2.3	Gemeentelijk beleid	3
2.4	Verkeersveiligheid rondom scholen in het politieke debat	4
2.5	De verkeersveiligheid rondom scholen	4
2.6	De veiligheid van schoolroutes	5
2.7	Conclusies	6
3	Doelstelling en onderzoeksvragen	7
4	Gemeentelijk beleid ten aanzien van de verkeersveiligheid rondom scholen	9
4.1	Gemeentelijke beleidsdoelen	9
4.2	Verkeerseducatie kern van het beleid voor verkeersveiligheid schoolgaande kinderen	11
4.3	Verkeersveiligheid rondom scholen in het politieke debat	15
5	De verkeersveiligheid rondom scholen en op schoolroutes beoordeeld	17
5.1	Verkeersongevallen in Ommen	17
5.2	De ervaren verkeersveiligheid rondom de school	18
5.3	Belangrijkste aandachtspunten verkeersveiligheid schoolomgeving	20
5.4	Voldoet de inrichting van de schoolomgeving aan de 'gouden regels' van Veilig Verkeer Nederland?	21
5.5	Veranderingen in de verkeersveiligheid rondom scholen	23
5.6	Veiligheid schoolroutes	24
5.7	Gevaarlijke plekken op schoolroutes	25
6	Conclusies	28

1 Inleiding

De verantwoordelijkheid van het beheer van wegen en straten is in Nederland verdeeld over drie bestuurslagen: Rijk, provincie en gemeenten (de zogenaamde wegbeheerders). De wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor een goede doorstroming van verkeer én voor de verkeersveiligheid. Deze twee belangen lopen niet altijd parallel. De wegbeheerder moet in die gevallen een goed evenwicht vinden. Daarbij spelen verschillende afwegingen een rol. Een van die afwegingen is de mate waarin een weg of straat wordt gebruikt door kwetsbare verkeersdeelnemers. Een groep kwetsbare verkeersdeelnemers wordt gevormd door kinderen die lopend of op de fiets naar school gaan of uit school weer naar huis. De veiligheid van de schoolomgeving en van schoolroutes is daarom een onderwerp van zorg van de gemeente. De rekenkamercommissie van de gemeente Ommen heeft besloten een onderzoek uit te voeren naar de verkeersveiligheid rondom scholen. Het onderzoek is uitgevoerd door Companen en richt zich op de feitelijke veiligheid rondom scholen, de effectiviteit van het beleid van de gemeente en de vraag of de gemeenteraad invulling heeft gegeven aan zijn kaderstellende en controlerende rol.

Hoofdstuk 2 van deze onderzoeksrapportage bevat een samenvatting. In hoofdstuk 3 introduceren we de onderzoeksvragen en formuleren we het doel van het onderzoek. In hoofdstuk 4 beschrijven we de gemeentelijke beleidskaders. In hoofdstuk 5 presenteren we de uitkomsten van het onderzoek naar de verkeersveiligheid rondom de Ommense scholen en de verkeersveiligheid van schoolroutes. Hoofdstuk 6 bevat de conclusies. We beantwoorden de onderzoeksvragen en de subvragen van het onderzoek.

Als bijlage bij de rapportage is het normenkader en een beschrijving van de onderzoeksmethodiek opgenomen (Bijlage 1). Bijlage 2 bevat een overzicht van onveilige punten op schoolroutes. Bijlage 3 bevat per school een factsheet met een verslag van een toetsing van de verkeersveiligheid aan de hand van de criteria voor een verkeersveilige schoolomgeving van Veilig Verkeer Nederland (VVN), de belangrijkste uitkomsten van de ouder-/leerlingenquête, een verslag van bevindingen van de schooldirecteur en een overzichtskaart van de omgeving van de school. Bijlage 4 bevat een analyse van de rol die het onderwerp verkeersveiligheid rondom scholen heeft gespeeld in het politieke debat in deze raadsperiode.

2 Samenvatting

De rekenkamercommissie van de gemeente Ommen heeft een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersveiligheid rondom scholen. Het onderzoek richt zich op de feitelijke veiligheid rondom scholen, de effectiviteit van het beleid van de gemeente en de vraag of de gemeenteraad invulling heeft gegeven aan zijn kaderstellende en controlerende rol. Met het onderzoek wil de rekenkamercommissie een bijdrage leveren aan het optimaliseren van de veiligheid rondom scholen. De bedoeling is om met het onderzoek input te leveren voor kaderstelling door de gemeenteraad. Het onderzoek richt zich op de lopende raadsperiode.

2.1 Hoofdvragen

Voor het onderzoek hebben we drie hoofdvragen geformuleerd. De hoofdvragen luiden:

1. Is de verkeersveiligheid rondom scholen voldoende en welke mogelijkheden zijn er voor verbetering?
2. Wat heeft de gemeente gedaan om de verkeersveiligheid rondom scholen te optimaliseren?
3. Welke rol hebben het college van B&W en de gemeenteraad gespeeld bij het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen?

2.2 Aanpak onderzoek

In november 2013 is een enquête gehouden onder ouders van kinderen op de verschillende basisscholen van Ommen. De ouders hebben via internet een vragenlijst kunnen invullen over beleving van de verkeersveiligheid van de directe schoolomgeving en de route tussen huis en school. Ook is er een enquête gehouden onder leerlingen van de middelbare scholen in Ommen: PRO De Maat en het Vechtdalcollege (onder leerlingen op beide locaties: Van Reeuwijkstraat en Strangeweg).

De schooldirecteuren van alle scholen voor basis- en voortgezet onderwijs in de gemeente Ommen zijn geïnterviewd. Er heeft een interview plaatsgevonden met wethouders I.M. Lagas (o.a. verkeer en vervoer) en J.P. Scheele (o.a. en een met een groep van vijf beleidsambtenaren die zich bezighouden met onderwijs, inrichting van de openbare ruimte en verkeer.

Alle schoollocaties binnen de gemeente Ommen zijn door Companen ter plekke bezocht en geïnterviewd op verkeersveiligheid. Tenslotte zijn relevante schriftelijke stukken onderzocht (beleidsnota's, raadvragen, verslagen van raads- en commissievergaderingen). De selectie van stukken is gemaakt door de griffie.

De normen die we bij het onderzoek hebben gehanteerd, hebben we ontleend aan de *Tien Gouden Regels* van de vereniging Veilig Verkeer Nederland (VVN):

1. *De route naar school is veilig*
2. *De straat voor school is veilig*
3. *Er is een veilige oversteekplaats...*

4. ... en een veilige schooluitgang
5. Kinderen hebben onbelemmerd uitzicht
6. Voor ouders is er voldoende wachtruimte
7. Er zijn fietsenrekken voor de ouders...
8. ... en voor de kinderen is er een goede fietsenstalling met voldoende rekken
9. De taxibus krijgt de beste parkeerplek
10. De school heeft een verkeersouder en een verkeerscommissie

Bij het beoordelen of de directe omgeving rondom de school als veilig kan worden getypeerd, hebben we de volgende criteria gehanteerd:

1. We gaan uit van een (subjectief) onveilige verkeerssituatie rondom een school als de verkeerssituatie door minimaal twee derde van de ouders/leerlingen de situatie als niet (geheel) veilig is getypeerd. Wat er onveilig is aan de situatie rondom de school ontlenen we aan de enquêtes, de interviews met de schooldirecteuren en onze observaties ter plekke.
2. Van de scholen waar de verkeersveiligheid rondom de school als niet (overwegend) veilig kan worden beschouwd op basis van criterium 1, hebben we de verkeersveiligheidssituatie beoordeeld aan de hand van de onderstaande checklist.

Voor het vaststellen van de veiligheid van schoolroutes hebben we gekeken naar de statistieken over ongevallen waarbij kinderen tussen de 4 en 18 jaar zijn betrokken (objectief).

Op basis van het enquêteonderzoek van ouders en middelbare scholieren hebben we de plekken op schoolroutes gedetecteerd waar de verkeerssituatie als onveilig wordt beleefd. We hebben hierbij als criterium genomen dat een plek onveilig is als wij over de plek drie of meer meldingen hebben ontvangen in de enquêtes. Van deze plekken hebben we in beeld gebracht hoe de verkeersveiligheidssituatie ter plekke is.

2.3 Gemeentelijk beleid

De gemeente heeft haar beleid op het gebied van verkeersveiligheid in 2009 vastgelegd in het *Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan 2009-2013* (GVVP). In het GVVP staan de locaties benoemd waar zich zogenaamde verkeersongevallenconcentraties voordoen (minstens tien ongevallen in de periode 2003-2008). Tevens is gekeken naar onveilige routes binnen Ommen. Op basis van deze analyse is in het GVVP een prioriteitsvolgorde benoemd voor de aanpak van infrastructurele knelpunten. Deze lijst bevat 20 punten. Deze punten zijn opgenomen in een meerjarig uitvoeringsplan. Ook wordt de verkeersveiligheid rondom scholen in het uitvoeringsprogramma genoemd als aandachtspunt, echter zonder daarbij concrete locaties te noemen waar fysieke ingrepen noodzakelijk zijn.

Het zwaartepunt van het beleid op het gebied van verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen ligt op verkeerseducatie. Hierover heeft de gemeente Ommen in regionaal verband afspraken gemaakt met gemeenten en andere partijen (provincie, rijk, politie, openbaar ministerie en VVN). Deze afspraken zijn vastgelegd in de *Intentieverklaring samenwerking verkeersveiligheid West-Overijssel* (december 2011). De gemeenten verplichten zich jaarlijks een verkeerseducatieplan op te stellen waarin voor alle leerplichtige kinderen projecten zijn opgenomen.

Het huidige collegeprogramma gaat niet specifiek in op de verkeersveiligheid rond scholen. Wel wordt er nadrukkelijk aandacht besteed aan het thema verkeersveiligheid en het oplossen van enkele verkeersknelpunten. In de MJPB's 2012, 2013 en 2014 wordt verkeersveiligheid rondom scholen genoemd, evenals verkeerseducatie. Deze doelstellingen worden in het programma echter niet uitgewerkt, van indicatoren voorzien of specifiek financieel vertaald.

Zowel volgens de wethouders als volgens de ambtenaren waarmee we gesproken hebben, heeft verkeersveiligheid rondom scholen deze raadsperiode niet hoog op de politieke en bestuurlijke agenda gestaan. Dat wil niet zeggen dat er voor de verkeersveiligheid van schoolgaande kinderen geen aandacht is. Bij infrastructurele projecten wordt telkens expliciet aandacht gegeven aan de veiligheid van schoolgaande kinderen. In een aantal gevallen zijn infrastructurele plannen aangepast mede naar aanleiding van opmerkingen vanuit scholen. Als scholen specifieke problemen melden op het gebied van de verkeersveiligheid in de directe omgeving van de school, probeert de gemeente daar snel op in te springen. Dit wordt herkend door de directeuren van scholen, zij het dat een aantal van hen vindt dat verbeteringen lang op zich laten wachten.

De voornaamste activiteiten die de gemeente uitvoert in het kader van de verkeersveiligheid rondom scholen liggen op het vlak van verkeerseducatie. Hierover zijn zowel voor basisscholen als voor de scholen in het voortgezet onderwijs financiële faciliteiten beschikbaar. De gemeente is zelf actief in een aantal projecten. Zowel de basisscholen als de scholen voor voortgezet onderwijs zijn actief op het gebied van verkeerseducatie. Het beschikbare projectenbudget werd echter niet altijd volledig benut. Waar het gaat om verkeerseducatieprojecten op basisscholen zou de lokale afdeling van VVN een actievere rol kunnen spelen. Hiervoor kunnen zij ook een beroep doen op financiële ondersteuning van de gemeente.

2.4 Verkeersveiligheid rondom scholen in het politieke debat

Uit de raadsstukken die wij hebben bestudeerd komt niet als beeld naar voren dat de verkeersveiligheid rondom scholen, de verkeersveiligheid van schoolroutes en de verkeersveiligheid voor schoolkinderen en middelbare scholieren als afzonderlijke thema's een grote rol hebben gespeeld in het politieke debat in deze raadsperiode. Dat werd ook bevestigd in het interview met de twee wethouders.

2.5 De verkeersveiligheid rondom scholen

Bij vijf basisscholen geeft meer dan twee derde van de ondervraagde ouders aan dat de verkeerssituatie niet (geheel) veilig is. Bij het Koloriet is de ontevredenheid onder ouders over de verkeersveiligheid rondom de school het grootst: 89%). Ook bij De Kardoën, St. Bernardusschool, Sint Willibrordusschool en De Hoekstee geeft meer dan twee derde van de ouders aan dat de verkeerssituatie bij de school niet (geheel) veilig is. Van deze zes scholen hebben we per school de knelpunten in beeld gebracht. Van CBS Hoogengraven en het Ommerkanaal zijn we uitgegaan van de uitspraken van de directeuren (de respons op de ouderenquête was voor deze scholen te laag om uitspraken te kunnen doen op basis van de ingevulde enquêtes). Bij de analyse van de knelpunten hebben we de opmerkingen verwerkt die zijn gemaakt door de ouders en de schooldirecteuren en hebben we de omgeving van de school getoetst aan de *Tien Gouden Regels* van VVN.

Tabel 4.1: Rekenkamercommissie Ommen. Aandachtspunten 'onveilige' schoollocaties in Ommen, op basis van Tien Gouden Regels VVN.

School	Straat voor de school is veilig	Er is een veilige oversteekplaats	...en een veilige schooluitgang	Kinderen hebben onbelemmerd zicht	Voor ouders is er voldoende wachtruimte	Er zijn fietsenrekken voor ouders...	...en voor kinderen een goede fietsenstalling met voldoende rekken	De taxibus krijgt de beste parkeerplek
Het Koloriet	☹	☹	😊	☹	😊	☹	😊	☹
CBS Hoogenraven	☹	☹	😊	😊	😊	☹	😊	☹
De Kardoer	☹	☹	😊	😊	😊	☹	😊	☹
St. Bernardusschool	😊	☹	😊	☹	☹	☹	😊	☹
St. Willibrordusschool	☹	☹	☹	☹	😊	☹	😊	☹
PCBS DE Hoekstee	☹	☹	😊	😊	😊	☹	😊	☹
CNS Ommerkanaal	☹	☹	😊	☹	☹	☹	😊	☹

😊=goed geregeld, ☹=kan nog beter, ☹=nog veel verbetering mogelijk
Bron: Verkeersveiligheidonderzoek Companen (2013)

Van de vijf schoollocaties die als het minst veilig worden gezien, behoren drie locaties tot de scholen waar de verkeerssituatie volgens de ouders de afgelopen jaren het minst is verbeterd. Met name bij De St. Willibrordusschool en Het Koloriet is de situatie volgens ouders eerder verslechterd dan verbeterd. Bij de St. Bernardusschool heeft er volgens het merendeel van de ouders de afgelopen jaren geen verandering plaatsgevonden. Het aandeel ouders dat vindt dat de situatie is verslechterd is iets groter dan het aandeel dat vindt dat de situaties is verbeterd.

Ouders van kinderen van Basisschool Het Palet zijn het meest tevreden over de verandering van de verkeerssituatie: Ruim 80% vindt dat de verkeerssituatie de afgelopen jaren is verbeterd. Ook ouders van leerlingen van De Triangel (40%) zijn relatief tevreden.

De scholieren van het voortgezet onderwijs vinden dat het goed gesteld is met de veiligheid rond hun school. 17% van de ondervraagde scholieren vindt hun schoollocatie niet geheel veilig of (heel) onveilig. Leerlingen van locatie Strangeweg van het Vechtdalcollege vinden hun schoolomgeving het minst veilig. Ook uit de reacties op een aantal stellingen blijkt dat de middelbare scholieren geen grote problemen ervaren met de verkeersveiligheid rondom hun school. Een vrij groot deel van de scholieren legt de verantwoordelijkheid voor onveilige situaties vooral bij de scholieren zelf. Over de veiligheid van de inrichting van de straat voor de school zijn alle leerlingen van De Maat tevreden of neutraal. Bij de leerlingen van het Vechtdalcollege is dat iets meer dan 70%.

2.6 De veiligheid van schoolroutes

Aan zowel ouders van basisschoolleerlingen als scholieren van de middelbare scholen is gevraagd in welke mate zij de route naar en van hun school (of die van hun kind) veilig vinden. Zij konden in de enquête plekken op de schoolroute noemen (of beschrijven) die zij als onveilig beschouwen. Plekken die drie keer of meer genoemd zijn in de enquête hebben we in kaart gebracht en naast de locaties gelegd waar in de periode 2008-2012 ongelukken met scholieren zijn voorgevallen. De meeste gevaarlijke locaties liggen in Ommen Noord.

In de enquêtes werden de volgende plekken het vaakst genoemd als onveilig:

- De Vechtbrug. De kruispunten aan beide zijden van de brug zijn vaak genoemd als gevaarlijke plek. Ook zijn hier vaker ongelukken gebeurd.
- Meerdere knelpunten in de wijk Laarakkers. Ook zijn hier enkele ongelukken met scholieren in het recente verleden gebeurd.
- De Strangeweg. Deze weg wordt vooral genoemd door ouders van De Kardoen en leerlingen van het Vechtdalcollege. Hier speelt de overlast van vrachtverkeer een belangrijke rol.
- Op meerdere punten van de Varsenerdijk zijn door ouders en scholieren gevaarlijke verkeerspunten genoemd.

2.7 Conclusies

Op basis van het onderzoek zijn in hoofdstuk 6 de drie hoofdvragen en de subvragen beantwoord. De antwoorden op de hoofdvragen luiden:

Hoofdvraag 1: Is de verkeersveiligheid rondom scholen voldoende en welke mogelijkheden zijn er voor verbetering?

Op basis van de normen die we in dit onderzoek hebben gehanteerd, is de verkeersveiligheid rondom zeven scholen onvoldoende.

Aan de hand van de *Tien Gouden Regels* van VVN kan worden bepaald welke verbetermogelijkheden er zijn. Deze worden in paragraaf 5.4 behandeld. Ook bij andere scholen zijn vaak verbeteringen mogelijk. In de bijlage is van elke school een factsheet opgenomen. Veel genoemde oorzaak van onveiligheid is het beperkte aantal parkeerplaatsen met chaotische verkeerssituaties tot gevolg op breng- en haaltijden. Bijlage 2 bevat een compleet overzicht van plekken op schoolroutes die door ouders en leerlingen als onveilig worden gekenschetst.

Hoofdvraag 2: Wat heeft de gemeente gedaan om de verkeersveiligheid rondom scholen te optimaliseren?

De gemeente heeft deze raadsperiode vooral ingezet op verkeerseducatie. Incidenteel zijn op basis van signalen vanuit scholen fysieke aanpassingen gedaan in de omgeving van scholen. Daarnaast is een aantal verkeersveiligheidsknelpunten aangepakt. Hierbij zijn tevens locaties die veel gebruikt worden door (ouders van) schoolgaande kinderen.

Hoofdvraag 3: Welke rol hebben het college van B&W en de gemeenteraad gespeeld bij het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen?

Verkeersveiligheid rondom scholen heeft deze raadsperiode niet hoog op de politieke agenda gestaan. De gemeenteraad heeft geen specifieke beleidskaders vastgesteld ten aanzien van de verkeersveiligheid rondom scholen.

3 Doelstelling en onderzoeksvragen

Met het onderzoek naar de verkeersveiligheid rondom scholen wil de rekenkamercommissie een bijdrage leveren aan het optimaliseren van de veiligheid rondom scholen. De bedoeling is om met het onderzoek input te leveren voor kaderstelling door de gemeenteraad. Het onderzoek richt zich op de lopende raadsperiode.

Voor het onderzoek hebben we drie hoofdvragen en per hoofdvraag een aantal subvragen geformuleerd. De hoofdvragen luiden:

1. Is de verkeersveiligheid rondom scholen voldoende en welke mogelijkheden zijn er voor verbetering?
2. Wat heeft de gemeente gedaan om de verkeersveiligheid rondom scholen te optimaliseren?
3. Welke rol hebben het college van B&W en de gemeenteraad gespeeld bij het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen?

Bij deze hoofdvragen hebben we in totaal twaalf subvragen opgesteld.

- 1a. Draagt de inrichting van wegen en openbare ruimte rondom de scholen bij aan een veilige verkeerssituatie?
- 1b. Welke maatregelen hebben scholen genomen om de verkeersveiligheid rondom hun school te verbeteren?
- 1c. Hoe ervaren scholen de verkeersveiligheid rondom hun school?
- 1d. Hoe ervaren ouders van basisschoolkinderen en leerlingen in het middelbaar onderwijs de verkeersveiligheid rondom de scholen?
- 1e. Hoeveel ongevallen hebben er de afgelopen vier jaar plaatsgevonden rondom de scholen of op schoolroutes waarbij kinderen betrokken waren?

- 2a. Heeft de gemeente doelstellingen geformuleerd ten aanzien van de verkeersveiligheid rondom scholen?
- 2b. Hanteert de gemeente specifieke richtlijnen voor de inrichting van wegen en openbare ruimte rondom scholen?
- 2c. Heeft de gemeente in de afgelopen vier jaar specifieke maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid rondom scholen te verbeteren?
- 2d. Heeft de gemeente afspraken gemaakt met scholen over de bevordering van de verkeersveiligheid (zo ja, welke) of voert de gemeente hierover overleg met de scholen?

- 3a. Heeft de gemeenteraad beleidskaders vastgesteld ten aanzien van de verkeersveiligheid rondom scholen?
- 3b. Heeft de gemeenteraad zich de afgelopen vier jaar uitgesproken over de verkeersveiligheid rondom scholen?
- 3c. Heeft het college van B&W beleid gevoerd ten aanzien van verkeersveiligheid rondom scholen en welke prioriteit heeft dit beleid gehad?

De normen voor die we bij het onderzoek hebben gehanteerd, hebben we ontleend aan de *Tien Gouden Regels* van de VVN. Bij het beoordelen of de directe omgeving rondom de school als veilig kan worden getypeerd, hebben we de volgende criteria gehanteerd:

1. We gaan uit van een (subjectief) onveilige verkeerssituatie rondom een school als de verkeerssituatie door minimaal twee derde van de ouders/leerlingen de situatie als niet (geheel) veilig is getypeerd. Wat er onveilig is aan de situatie rondom de school ontleen we aan de enquêtes, de interviews met de schooldirecteuren en onze observaties ter plekke.
2. Van de scholen waar de verkeersveiligheid rondom de school als niet (overwegend) veilig kan worden beschouwd op basis van criterium 1, hebben we de verkeersveiligheidssituatie beoordeeld aan de hand van de *Tien Gouden Regels*.

Voor het vaststellen van de veiligheid van schoolroutes hebben we gekeken naar de statistieken over ongevallen waarbij kinderen tussen de 4 en 18 jaar zijn betrokken (objectief).

De veiligheidsbeleving van schoolroutes hebben we gemeten door middel van de enquêtes die zijn uitgezet onder ouders van basisschoolleerlingen en onder leerlingen van de twee scholen voor voortgezet onderwijs. Op basis van het enquêteonderzoek van ouders en middelbare scholieren hebben we de plekken gedetecteerd waar de verkeerssituatie als onveilig wordt beleefd. We hebben hierbij als criterium genomen dat een plek onveilig is als wij over de plek drie of meer meldingen hebben ontvangen in de enquêtes. Van deze plekken hebben we in beeld gebracht hoe de verkeersveiligheidssituatie ter plekke is.

De plekken waar verkeersongevallen hebben plaatsgevonden en de plekken die door ouders en jongeren als onveilig worden ervaren hebben we opgenomen op een aantal kaarten (bijlage).

In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving opgenomen van de gehanteerde normen en de ingezette onderzoeksmethodieken.

4 Gemeentelijk beleid ten aanzien van de verkeersveiligheid rondom scholen

In dit hoofdstuk kijken we naar het gemeentelijk beleid ten aanzien van de verkeersveiligheid rondom scholen. We beschrijven het beleid zoals dat door de gemeente wordt uitgevoerd op basis van de schriftelijke stukken die wij hebben bestudeerd. De uitvoering van het beleid beschrijven we aan de hand van de interviews met de wethouders, de ambtenaren en de schooldirecteuren. Tevens zijn we nagegaan welke rol het thema verkeersveiligheid rondom scholen politiek heeft gespeeld in deze raadsperiode. In bijlage 4 geven we een overzicht van raadsstukken, raadsvragen en raads- en commissieverlagen waarin de verkeersveiligheid aan de orde is geweest.

4.1 Gemeentelijke beleidsdoelen

Het Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan (GVVP)

De gemeente heeft haar beleid op het gebied van verkeersveiligheid in 2009 vastgelegd in het *Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan 2009-2013 (GVVP)*. Het plan bevat een analyse van de doelen van het rijksbeleid en het provinciaal beleid. In beide gevallen zijn de doelen gekwantificeerd.

Doelen Rijksbeleid

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 900 doden in 2010 en maximaal 580 in 2020 (een daling van respectievelijk 15% en 45% ten opzichte van 2002)
- Een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 17.000 in 2010 en maximaal 12.250 in 2020 (een daling van respectievelijk 7,5% en 34% ten opzichte van 2002)
- Behoud van een plaats in de top vier van de meest verkeersveilige landen van de Europese Unie in 2010 en 2020

Doelen provinciaal beleid

- In 2010 een reductie van 15% van het aantal doden ten opzichte van 2002 (van 63 naar 54 doden en 7,5% ziekenhuisgewonden (van 944 naar 873)
- In West-Overijssel een reductie van 40 naar 43 doden en van 444 naar 411 ziekenhuisgewonden in 2010

De gemeentelijke doelen zijn niet op dezelfde wijze gekwantificeerd. In het raadsvoorstel wordt als doelstelling geformuleerd:

‘De afgelopen jaren is mede door het voeren van een consequent verkeersveiligheidsbeleid in de gemeente Ommen een dalende trend waar te nemen in het aantal verkeersslachtoffers. De voorspelling ten aanzien van het autogebruik is dat dit de komende jaren nog steeds zal groeien. Blijvende en structurele aandacht voor de verkeersveiligheid is dan ook noodzakelijk om de dalende trendlijn voor de gemeente Ommen vast te blijven houden.’

In het GVVP staan de locaties benoemd waar zich zogenaamde verkeersongevallenconcentraties voordoen (plekken waar tussen 2003 en 2008 negen of meer ongevallen hebben plaatsgevonden). Dit waren bij het opstellen van het plan:

- de Hessel Mulertbrug
- de kruising Varsenerdijk/Varsenerstraat
- de kruising van de N348 met de N340

Deze laatste locatie betreft een rijks- en een provinciale weg en valt daarmee niet onder het beheer van de gemeente.

Tevens is gekeken naar onveilige routes binnen Ommen. De onveilige routes waren bij het opstellen van het plan:

- Diverse provinciale wegen
- De Stationsweg
- De Schurinkstraat/Prinses Julianastraat
- De Balkerweg binnen de bebouwde kom
- De Balkerweg buiten de bebouwde kom

De Balkerweg binnen de bebouwde kom was op dat moment dat het GVVP werd geschreven net opnieuw ingericht.

Op basis van deze analyse is in het GVVP een prioriteitsvolgorde benoemd voor de aanpak van infrastructurele knelpunten. Deze lijst bevat 20 punten. Deze punten zijn opgenomen in een meerjarig uitvoeringsplan. Aan het uitvoeringsplan is als opmerking toegevoegd:

‘In het kader van het bieden van veilige woon-schoolroutes heeft de verkeersveiligheid rondom scholen permanente aandacht en dus ook een plaats in het uitvoeringsprogramma. Naast infrastructurele maatregelen in deze gebieden wordt zoveel mogelijk getracht educatieve programma’s te koppelen aan infrastructurele maatregelen’.

Hierbij worden geen specifieke locaties genoemd waar infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn. Wel wordt in het GVVP uitvoerig ingegaan op verkeerseducatie. De verkeerseducatie richt zich niet uitsluitend op schoolkinderen en middelbare scholieren. Wel zijn dit voor verkeerseducatie belangrijke doelgroepen.

Intentieverklaring samenwerking verkeersveiligheid West-Overijssel

Het beleid dat de gemeente Ommen uitvoert op het gebied van verkeerseducatie, vloeit voort uit de afspraken die in regionaal verband zijn gemaakt tussen gemeenten en andere partijen (provincie, rijk, politie, openbaar ministerie en VVN). Deze afspraken zijn vastgelegd in 2007 in de *Intentieverklaring samenwerking verkeersveiligheid West-Overijssel*. Op 8 december 2011 is deze verklaring via het Bestuurlijk Vervoersberaad opnieuw met vier jaar verlengd (tot en met 2014). Met deze intentieverklaring hebben alle partijen zich uitgesproken om zich gezamenlijk in te zetten voor het bereiken van de landelijke verkeersveiligheidsdoelen op het gebied van het terugdringen van het aantal verkeersdoden en -gewonden.

Voor de deelnemende gemeenten zijn onder andere de volgende actiepunten opgesteld:

- Gemeenten stellen een verkeersveiligheidscoördinator aan.
- De gemeenten dienen jaarlijks een activiteitenplan in bij de provincie. De provincie subsidieert de activiteiten voor maximaal 75%. Inclusief deze subsidies bedraagt het activiteitenbudget € 2,00 per inwoner (€ 0,50 hiervan komt voor rekening van de gemeente).
- De gemeenten nemen in hun plan projecten op voor alle leerplichtige kinderen.

Collegeprogramma 2010-2014

Het huidige collegeprogramma gaat niet specifiek in op de verkeersveiligheid rond scholen. Wel wordt er nadrukkelijk aandacht besteed aan het thema verkeersveiligheid en het oplossen van enkele verkeersknelpunten.

MJPB's en Jaarrekeningen

In de meerjarige programmabegrotingen van 2012 en 2013 wordt verkeersveiligheid rond scholen expliciet genoemd onder het kopje 'bijzondere prestatie/nieuwe activiteit' binnen het programma Bereikbaar Ommen. In de begroting 2013 wordt ook verkeerseducatie als bijzondere prestatie/nieuwe activiteit genoemd. In de begroting voor 2014 wordt het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen niet meer genoemd, maar alleen verkeerseducatie.

In alle drie de bestudeerde begrotingen ontbreekt een concrete uitwerking van het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen en de verkeerseducatie. Onder het kopje 'middelen' komen de onderwerpen niet terug. Ook zijn er geen specifieke indicatoren opgenomen voor de verkeersveiligheid rondom scholen. In de financiële vertaling van de programma's staan geen specifieke posten opgenomen voor het aanpakken van de verkeersveiligheid rondom scholen. Dat laatste is opmerkelijk omdat het budget voor verkeerseducatie in de begroting 2013 volgens onze ambtelijke gesprekspartners is verhoogd tot de in de intentieverklaring afgesproken € 2,00 per inwoner, waar dit budget tot en met de begroting van 2012 anders dan in de intentieverklaring afgesproken slechts € 0,80 per inwoner bedroeg (waarvan 75% voor rekening van de provincie).

4.2 Verkeerseducatie kern van het beleid voor verkeersveiligheid schoolgaande kinderen

Volgens zowel de twee wethouders als de ambtenaren waarmee we hebben gesproken, heeft het thema verkeersveiligheid rondom scholen deze raadsperiode geen hoge prioriteit gehad. Volgens de wethouders zijn er in de *vorige* raadsperiode vaker vragen gesteld door raadsleden over het parkeren bij de scholen. Dat speelde op dat moment vooral in de stad Ommen. Er zijn toen verschillende maatregelen genomen, zoals het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen en het invoeren van eenrichtingsverkeer op straten voor scholen. Deze raadsperiode heeft het onderwerp minder gespeeld. Wel merken de wethouders dat het onderwerp speelt in de nu lopende discussie over het Kindplein. De verkeersafwikkeling is daarbij een van de belangrijke discussiepunten. In het gesprek met de betrokken ambtenaren werd aangegeven dat bij infrastructurele projecten wel telkens expliciet aandacht wordt gegeven aan de veiligheid van schoolgaande kinderen. In een aantal gevallen zijn infrastructurele plannen aangepast mede naar aanleiding van opmerkingen vanuit scholen. Bij het maken van de plannen voor de uitbreiding van het Vechtdalcollege en Boslust wordt de verkeersveiligheid rond de school expliciet betrokken. Ambtelijk is er wel interesse in methoden om door middel van opvallend straatmeubilair en specifieke inrichtingseisen de straten voor scholen in te richten. Hiervoor is op dit moment echter geen budget beschikbaar.

Een schooluitgang ingericht met de methode Octopus



Een schooluitgang ingericht met de methode Julie



Een aantal keer per jaar vindt bestuurlijk overleg plaats tussen de gemeente en de tien schoolbesturen in Ommen. De gemeente stelt voor dit overleg de agenda op, maar schoolbesturen kunnen punten ter bespreking inbrengen. In deze raadsperiode is noch door de gemeente, noch door de schoolbesturen de verkeersveiligheid rondom scholen of op schoolroutes in het bestuurlijk overleg geagendeerd.

Als scholen specifieke problemen ervaren op het gebied van de verkeersveiligheid in de directe omgeving van de school, melden zij dat doorgaans bij de betrokken ambtenaren. De gemeente probeert snel op dit soort signalen in te springen. Een voorbeeld dat werd genoemd in het gesprek met de betrokken ambtenaren was dat er bij het Palet in het verleden belijning op de weg is aangebracht ten behoeve van de inzet van verkeersbrigadiers. Omdat er inmiddels geen verkeersbrigadiers meer werden ingezet, werd deze belijning door ouders en kinderen als verwarrend ervaren. De gemeente is naar aanleiding van klachten van ouders in gesprek gegaan met de school. Het resultaat was dat er weer nieuwe verkeersbrigadiers zijn aangesteld. In het gesprek met de wethouders werd als voorbeeld een situatie genoemd waarin klachten binnenkwamen bij de gemeente over onveilige situaties voor de Julianaschool toen de Bernardusschool daar een dislocatie had betrokken. Hier bleek vooral het verkeersgedrag van de ouders een probleem op te leveren. Dit kon worden opgelost met een gesprek. Fysieke ingrepen waren niet nodig. Er zijn deze raadsperiode bij de gemeente geen *formele* klachten van ouders of scholen omtrent verkeersonveilige situaties rondom scholen geregistreerd.

Verkeerseducatie

De voornaamste activiteiten die de gemeente uitvoert in het kader van de verkeersveiligheid rondom scholen liggen op het vlak van verkeerseducatie. Hierover zijn zowel voor basisscholen als voor de scholen in het voortgezet onderwijs financiële faciliteiten beschikbaar. De gemeente is zelf actief in een aantal projecten, bijvoorbeeld de verkeersexamens voor basisschoolkinderen en het project *Veilig Omgaan met Opvallende Landbouwvoertuigen*.

Samenwerking met scholen

Met de twee scholen voor Voortgezet Onderwijs in de gemeente Ommen is door ROVO en de gemeente Ommen een VEVO-convenant gesloten (Verkeer Educatie Voortgezet Onderwijs). Met de ondertekening onderschrijven de partijen hun verantwoordelijkheid in het verbeteren van de verkeersveiligheid en verplichten de scholen zich verkeerseducatie structureel in te bedden in het lesprogramma. Het Vechtdalcollege is al sinds 2005 een 'VEVO-school'. De Maat heeft het VEVO-convenant in september 2013 getekend. Het convenant richt zich op de uitvoering van educatieve activiteiten. De gemeente stelt een budget ter beschikking voor de aanstelling van een verkeerscoördinator en om deel te nemen aan verkeerseducatieprojecten. Jaarlijks kunnen de scholen hiervoor een werkplan bij de gemeente indienen. Hierover vindt overleg plaats met de gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinator. Deze functionaris vraagt bij de provincie de subsidie aan voor de projecten. Naast de projecten in het

werkplan kunnen de scholen tot maximaal € 500 per jaar aan kosten declareren voor kleine ad-hoc projecten. In de praktijk maken de scholen van deze mogelijkheid geen gebruik.

Voor het basisonderwijs is niet zoals voor de middelbare scholen een convenant opgesteld. Verkeerseducatie maakt wettelijk deel uit van het lesprogramma van het basisonderwijs. Niettemin verstrekt de gemeente ook budget voor verkeerseducatieprojecten aan basisscholen (maximaal € 500 per school per jaar). Op twee na alle Ommense scholen hebben een verkeersouder en/of een verkeerscommissie aangesteld. Zij fungeren als schakel tussen ouders en de school als het gaat om de verkeersveiligheid van de leerlingen en zijn aangesloten bij het *Landelijk Steunpunt Verkeersouders* van VVN. Alleen de scholen Vinkenbuurt en Guido de Bres hebben geen verkeersouder of –commissie.

Veilig Verkeer Nederland, afdeling Ommen

De lokale afdeling van de vereniging Veilig Verkeer Nederland (VVN) speelt een aanjagende rol bij het stimuleren van scholen om te participeren in verkeerseducatieprojecten. Kosten die VVN-Ommen hiervoor maakt, kunnen worden gedeclareerd bij de gemeente. In samenspraak met VVN-Ommen wordt jaarlijks de projectenlijst voor het basisonderwijs opgesteld. De mate waarin basisscholen participeren in verkeerseducatieprojecten is voor een deel afhankelijk van de inspanningen van VVN-Ommen. Op dit moment blijft er in meer of mindere mate beschikbaar budget liggen. In het interview met de ambtenaren werd een vergelijking gemaakt met Hardenberg, waar de lokale afdeling van VVN de deelname van basisscholen aan verkeerseducatieprojecten stimuleert en coördineert. In tegenstelling tot Hardenberg vervult VVN-Ommen een minder actieve aanjaagfunctie. De plaatsgevonden bestuurswisselingen en de huidige vacatures in het bestuur van VVN-Ommen zijn hieraan (mede) debet. De verkeersexamens lopen in Ommen goed. Anders dan in Hardenberg coördineert in Ommen niet VVN de verkeersexamens maar de gemeente. De VVN-Ommen voert de praktijkexamens uit. Deze taakverdeling berust op afspraken die in het verleden door de gemeente met VVN-Ommen zijn gemaakt. Het project *Streetwise* wordt volledig uitgevoerd door de ANWB. Het project Dode Hoek, waarin VVN een stimulerende rol vervult, is het afgelopen jaar in Ommen niet uitgevoerd, terwijl hiervoor wel middelen beschikbaar waren. Het VOMOL-project (Veilig Omgaan met Opvallend Landbouwverkeer) is dit jaar succesvol voor een aantal basisscholen in het buitengebied uitgevoerd. Bij de project is voor VVN geen coördinerende of uitvoerende taak weggelegd.

Streetwise

Een team van enthousiaste, professioneel opgeleide instructeurs voert het programma uit. Met speciaal ontwikkelde lesmaterialen als elektro- en rijlesauto's, zebrapaden, verkeerslichten en opblaasbare auto's wordt de praktijk zo veel mogelijk nagebootst. Voor de groepen 3 t/m 8 wordt een iCheckbox geleverd, daarmee kan de leerkracht een simpele maar doelmatige, indicatieve oogmeting uitvoeren. De iCheck is speciaal voor ANWB Streetwise ontwikkeld door Pearle opticiens.

Bron: website ANWB



Dode Hoek

Er wordt een grote vrachtwagen op het schoolterrein geparkeerd. De kinderen krijgen theorie- en praktijkles. We ondersteunen de les met een werkboek en lesmateriaal dat regelmatig wordt geactualiseerd. Rijcollege Brünen uit Enschede verzorgt het praktijkdeel. Wat in de theorie is verteld, wordt in de praktijk herhaald. De kinderen krijgen onder meer een diploma als bewijs en daar hechten ze ook waarde aan.

Bron: website ROVO



De gemeente heeft scholen in het buitengebied ondersteund bij het uitvoeren van het project *Veilig Omgaan met Opvallend Landbouwverkeer*, waarbij basisschoolleerlingen les krijgen over de gevaren die grote landbouwvoertuigen met zich meebrengen.

Overleg met de gemeente niet frequent, maar wel naar tevredenheid

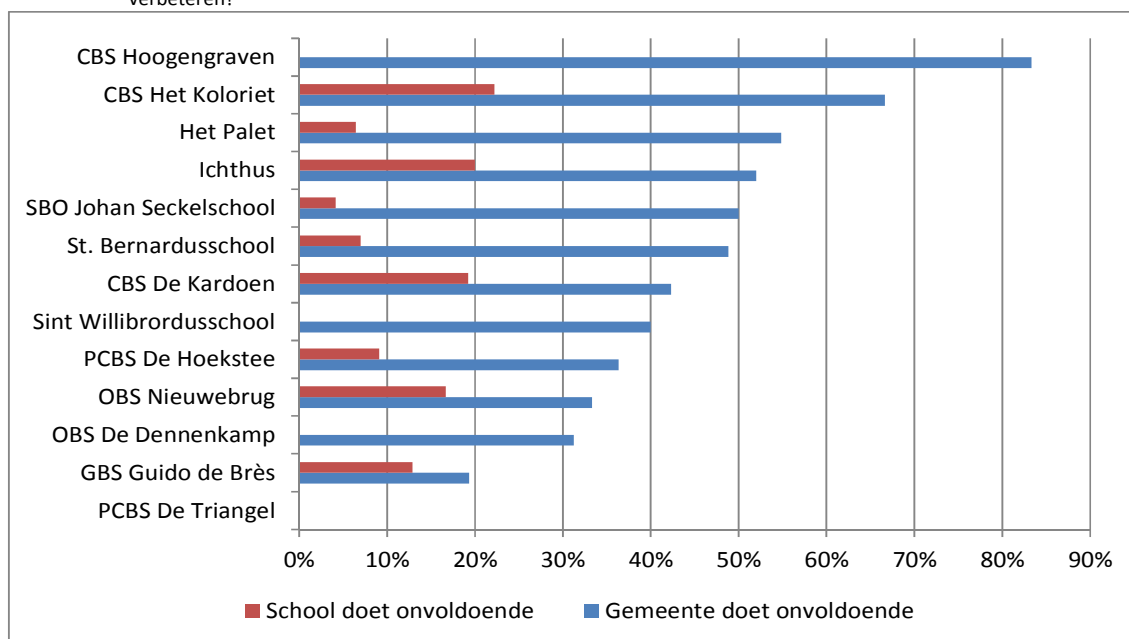
Twee tot drie keer per jaar vindt er bestuurlijk overleg plaats tussen de gemeente en de schoolbesturen. De gemeente stelt hiervoor de agenda op, maar schoolbesturen kunnen agendapunten inbrengen als zij daaraan behoefte hebben. De laatste jaren heeft verkeersveiligheid rondom de scholen niet op de agenda van het bestuurlijk overleg gestaan. De meeste schooldirecteuren geven aan dat overleg met de gemeente over verkeersveiligheid niet frequent plaatsvindt. De scholen zijn hiermee over het algemeen tevreden. Als daar aanleiding voor is, kan men snel met de gemeente om tafel zitten om aandachtspunten te bespreken. Volgens de schooldirecteuren schort het bij aangekaarte infrastructurele problemen soms aan een snelle opvolging. Dit verloopt volgens de schooldirecteuren wel eens traag. Het project *Veilig Omgaan met Opvallend Landbouwverkeer* wordt door de scholen gewaardeerd.

Een enkele school is ontevreden over het overleg met de gemeente. Dat komt dan met name als de gemeente een afweging moet maken tussen verschillende belangen (bijvoorbeeld bij het weren van vrachtverkeer rondom de scholen die dichtbij of op een industriegebied zijn gevestigd).

Wordt er volgens ouders voldoende gedaan om onveiligheid aan te pakken?

In hoofdstuk 6 gaan we uitvoerig in op de beleving van de veiligheid rondom scholen door ouders van basisschoolkinderen. In de enquête hebben we de ouders ook gevraagd of de school en de gemeente in hun ogen genoeg doen om de verkeersveiligheidssituatie bij de school te verbeteren. Uit de antwoorden blijkt dat de ouders vooral naar de gemeente kijken als het gaat om het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom de school. Veel meer ouders zijn van mening dat de gemeente te weinig doet om de verkeersveiligheid te verbeteren dan de school.

Figuur 4.1: Rekenkamercommissie Ommen. Doen gemeente en school voldoende om de veiligheid rond de school te verbeteren?



Bron: Verkeersveiligheidonderzoek Companen (2013)

4.3 Verkeersveiligheid rondom scholen in het politieke debat

Politiek heeft de verkeersveiligheid rondom scholen geen hoge prioriteit gehad. Verkeersveiligheid in meer algemene zin heeft politiek gespeeld bij infrastructurele werken. Daarbij is in de raadsbehandeling regelmatig aandacht besteed aan het verkeersveiligheidsbelang. Ook zijn er regelmatig raadvragen gesteld die betrekking hadden op het onderwerp verkeersveiligheid.

In het Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan wordt uitgebreid aandacht besteed aan de doelgroep schoolkinderen waar het gaat om verkeerseducatie. De fysieke verkeersveiligheid rondom scholen wordt genoemd in het uitvoeringsprogramma als belangrijk aandachtspunt, echter zonder daarbij concrete locaties te noemen. In de MJPB wordt 'Aanpakken verkeersveiligheid rondom scholen' expliciet genoemd als 'bijzondere prestatie/nieuwe activiteit' binnen het programma Bereikbaar Ommen. Ook hier ontbreekt echter een concrete invulling. Onder het kopje 'middelen' komt het onderwerp niet terug. In de financiële vertaling van het programma staan geen specifieke posten opgenomen voor het aanpakken van de verkeersveiligheid rondom scholen. In informatie die het college op basis van haar actieve informatieplicht aan de gemeenteraad heeft gestuurd over infrastructurele projecten wordt de verkeersveiligheid rondom scholen niet specifiek genoemd. Ook de veiligheid van schoolroutes of de doelgroep schoolgaande kinderen/middelbare scholieren komen in de stukken niet voor. Dit betekent overigens niet dat er voor de verkeersveiligheid van schoolroutes geen aandacht is geweest in de planvorming van infrastructurele projecten.

Ook in de verslagen die wij hebben ontvangen van raads- en commissievergaderingen komt het onderwerp verkeersveiligheid rondom scholen niet expliciet voor. Ook de verkeersveiligheid van schoolroutes en de doelgroep schoolgaande kinderen en scholieren wordt in geen enkel verslag genoemd. Wel wordt er in algemene zin regelmatig gesproken over verkeersonveilige plekken en situaties, vaak naar aanleiding van (voorgenomen) werkzaamheden. Vaak wordt expliciet gesproken

over de verkeersveiligheid voor fietsers. Hieronder vallen impliciet schoolgaande kinderen en middelbare scholieren. De verkeersveiligheid van de doelgroep kinderen en scholieren wordt twee keer expliciet genoemd in de beantwoording van raadsvragen

Dat het thema verkeersveiligheid rondom scholen deze raadsperiode niet hoog op de politieke agenda heeft gestaan, wil niet zeggen dat er bij de gemeenteraad en het college geen aandacht is geweest voor de verkeersveiligheid van de doelgroep schoolkinderen en middelbare scholieren. Het college refereert in de beantwoording van een tweetal raadsvragen expliciet aan de doelgroep kinderen respectievelijk middelbare scholieren. Deze doelgroepen maken deel uit van de doelgroep 'fietsers' en 'voetgangers'. De politieke aandacht voor deze groepen is echter algemeen van aard geweest, ingebed in de bredere aandacht voor de verkeersveiligheid in het algemeen. In bijlage 4 is een compleet overzicht opgenomen van de raadsstukken, vergaderverslagen en raadsvragen die we hebben bestudeerd.

5 De verkeersveiligheid rondom scholen en op schoolroutes beoordeeld

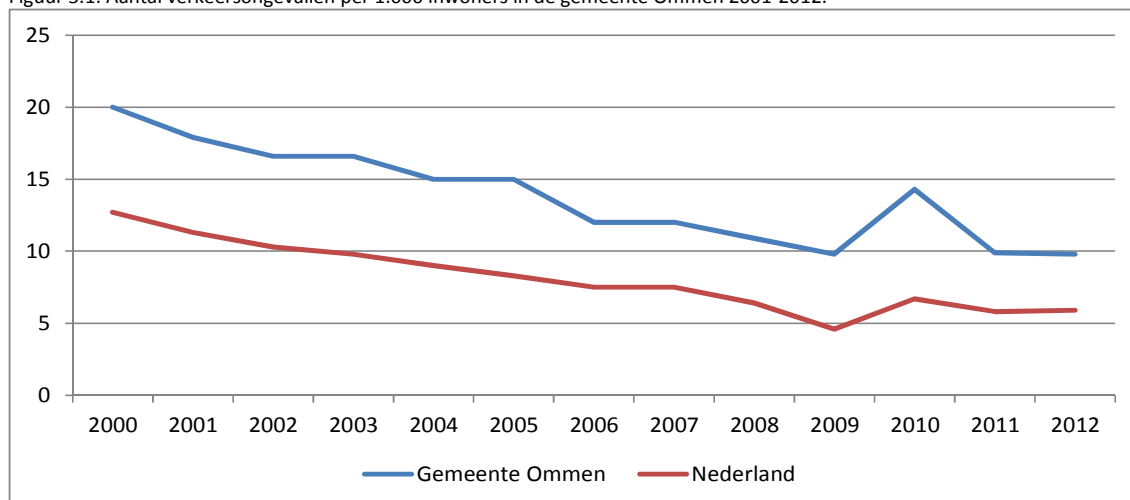
De eerste hoofdvraag van het onderzoek luidt: 'Is de verkeersveiligheid rondom scholen voldoende en welke mogelijkheden zijn er voor verbetering?'. In dit hoofdstuk beantwoorden we deze vraag. We gaan in op de objectieve verkeersveiligheid: de cijfers over ongevallen waarbij kinderen (4 t/m 18 jaar) zijn betrokken en de feitelijke verkeerssituatie rondom de scholen. Bij onze beoordeling van de verkeersveiligheid besteden we conform het normenkader primair aandacht aan de verkeersveiligheidsbeleving van ouders, leerlingen in het voortgezet onderwijs en schoolleiders. Op deze manier geven we een beeld van de knelpunten die zich rondom scholen en op schoolroutes voordoen. Voor een beschrijving van het gebruikte normenkader zie bijlage 1.

5.1 Verkeersongevallen in Ommen

Het aantal verkeersongevallen daalt in Nederland al jaren. Ook het aantal verkeersongevallen in Ommen vertoont al jaren een dalende lijn. Wel ligt het aantal ongevallen per 1.000 inwoners in de gemeente Ommen duidelijk hoger dan het landelijk gemiddelde.

De cijfers over verkeersongevallen waarbij scholieren zijn betrokken, geven weinig zicht op de verkeersveiligheid rondom scholen of op schoolroutes. De gegevens die wij hebben ontvangen over ongevallen met scholieren dateren uit de jaren 2008-2012. We hebben gekeken naar ongevallen op schooldagen waarbij kinderen/jongeren in de leeftijdsgroep 4 t/m 18 jaar betrokken waren. Ongevallen waarbij de betreffende jongere een auto of landbouwvoertuig bestuurde, zijn buiten beschouwing gelaten. Het aantal ongevallen met scholieren is in de gemeente Ommen in de periode 2008-2012 gedaald van negen ongevallen in 2008, naar drie in 2010. In 2011 en 2012 deden zich geen ongevallen voor met schoolgaande kinderen. Exacte cijfers over het landelijk aantal verkeersongevallen met scholieren zijn niet beschikbaar zodat we geen vergelijking kunnen maken tussen Ommen en het landelijke gemiddelde.

Figuur 5.1: Aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners in de gemeente Ommen 2001-2012.



Bron: DVS – Dienst Verkeer en Scheepvaart, 2013

5.2 De ervaren verkeersveiligheid rondom de school

Aan zowel ouders van basisschoolleerlingen als scholieren van de middelbare scholen is gevraagd in welke mate zij de directe omgeving van hun school (of die van hun kind) veilig vinden. Eerst kijken we naar de beleving van de verkeersveiligheid rondom de basisscholen, vervolgens naar de beleefde verkeersveiligheid rondom de middelbare scholen.

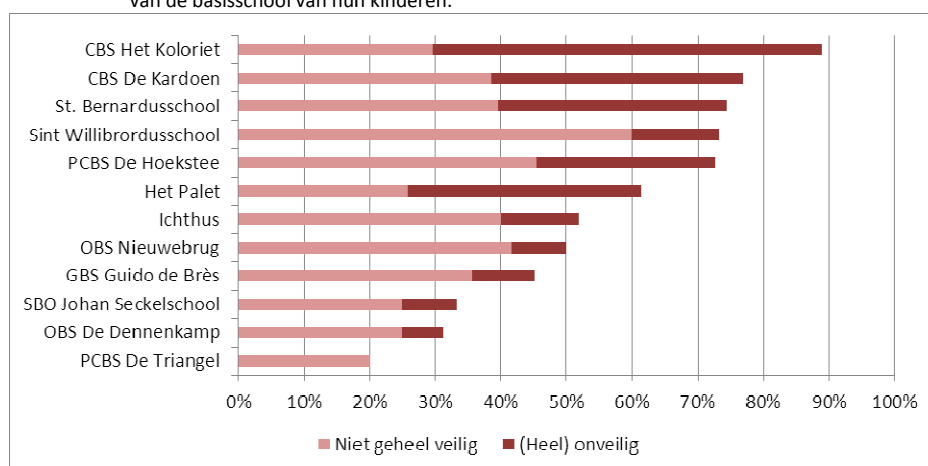
Bij het beoordelen of de directe omgeving rondom de school als veilig kan worden getypeerd, hebben we de volgende criteria gehanteerd:

1. We gaan uit van een (subjectief) onveilige verkeerssituatie rondom een school als de verkeerssituatie door minimaal twee derde van de ouders/leerlingen de situatie als niet (geheel) veilig is getypeerd. Wat er onveilig is aan de situatie rondom de school ontleen we aan de enquêtes, de interviews met de schooldirecteuren en onze observaties ter plekke.
2. Van de scholen waar de verkeersveiligheid rondom de school als niet (overwegend) veilig kan worden beschouwd op basis van criterium 1, hebben we de verkeersveiligheidssituatie beoordeeld aan de hand van de onderstaande checklist.

Veiligheid locaties basisscholen volgens de ouders

In totaal vindt ongeveer 40% van de ouders de verkeerssituatie in de directe omgeving van de school (heel) veilig. Ruim een derde van de ouders vindt de verkeerssituatie niet geheel veilig (36%). Een kwart van de ouders vindt de schoolomgeving onveilig of zeer onveilig. De tevredenheid over de verkeersveiligheid verschilt per basisschool. Bij vijf basisscholen geeft meer dan twee derde van de ondervraagde ouders aan dat de verkeerssituatie niet geheel veilig of (zeer) onveilig is. Bij het Koloriet is de ontevredenheid onder ouders over de verkeersveiligheid rondom de school het grootst (89%). Ook bij De Kardoen, St. Bernardusschool, Sint Willibrordusschool, en De Hoekstee en geeft meer dan twee derde van de ouders aan dat de verkeerssituatie bij de school niet geheel veilig is.

Figuur 5.2: Rekenkamercommissie Ommen. Ouders over de verkeersveiligheid van de directe omgeving van de basisschool van hun kinderen.

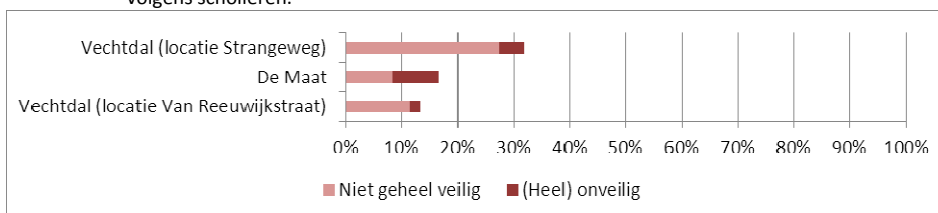


Bron: Verkeersveiligheidsonderzoek Companen (2013)

Veiligheid locaties middelbare scholen volgens scholieren

De scholieren van het voortgezet onderwijs vinden dat het goed gesteld is met de veiligheid rond hun school. In totaal vindt maar 3% van de ondervraagde scholieren hun schoollocatie (heel) onveilig.

Figuur 5.3: Rekenkamercommissie Ommen. Veiligheid directe schoolomgeving voortgezet onderwijs volgens scholieren.

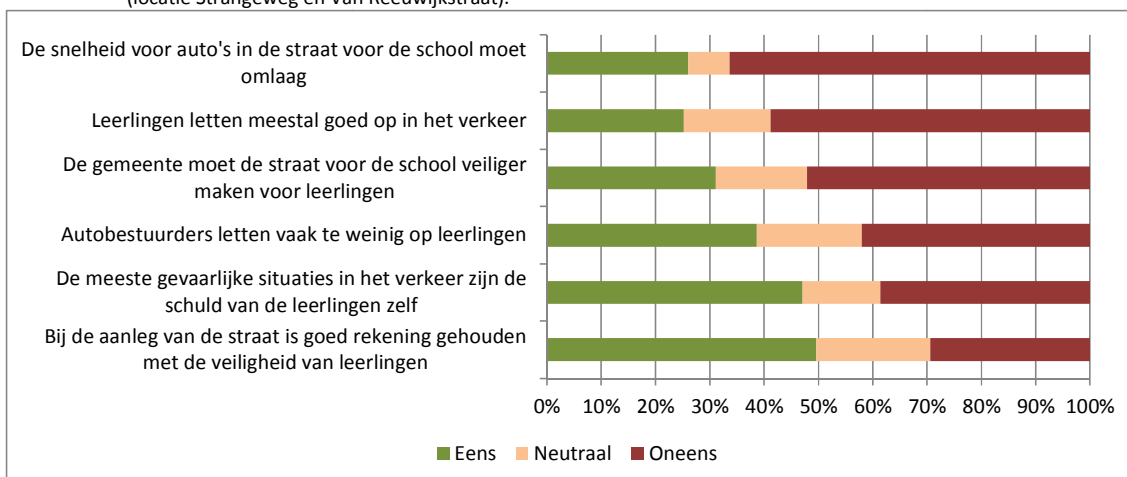


Bron: Verkeersveiligheidonderzoek Companen (2013)

Aan zowel de leerlingen van de locatie Strangeweg als Van Reeuwijkstraat is een aantal stellingen voorgelegd op het vlak van verkeersveiligheid rond beide locaties van het Vechtdalcollege.

Stellingen Vechtdalcollege

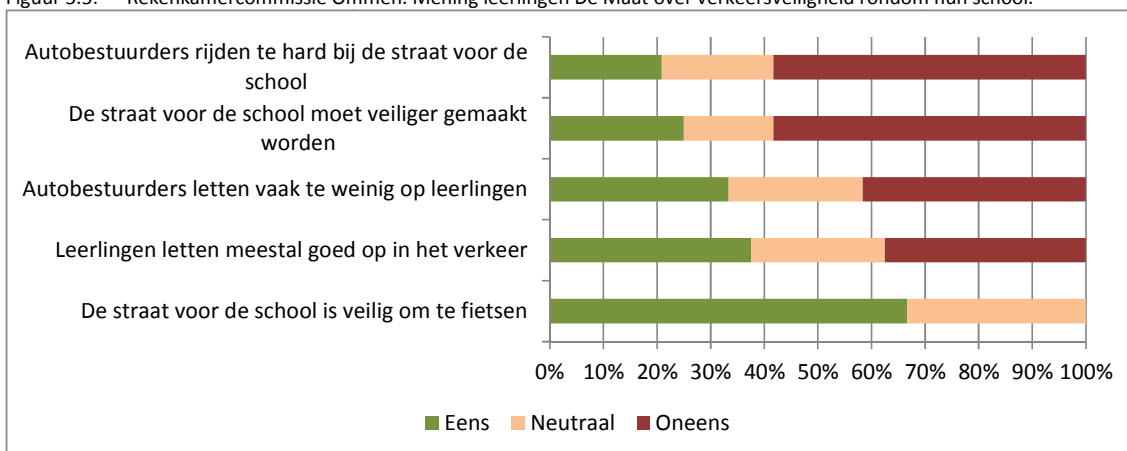
Figuur 5.4: Rekenkamercommissie Ommen. Mening leerlingen Vechtdalcollege over verkeersveiligheid rondom hun school (locatie Strangeweg en Van Reeuwijkstraat).



Bron: Verkeersveiligheidonderzoek Companen (2013)

Stellingen De Maat

Figuur 5.5: Rekenkamercommissie Ommen. Mening leerlingen De Maat over verkeersveiligheid rondom hun school.



Bron: Verkeersveiligheidonderzoek Companen (2013)

Uit de reacties op de stellingen blijkt dat de middelbare scholieren geen grote problemen ervaren met de verkeersveiligheid rondom hun school. Een vrij groot deel van de scholieren legt de verantwoordelijkheid voor onveilige situaties bij de scholieren zelf. Over de veiligheid van de inrichting van de straat voor de school zijn alle leerlingen van De Maat tevreden of neutraal. Bij de leerlingen van het Vechtdalcollege is dat iets meer dan 70%.

5.3 Belangrijkste aandachtspunten verkeersveiligheid schoolomgeving

Van de vijf scholen waarbij minstens twee derde van de ouders de schoolomgeving niet geheel veilig vindt, hebben we per school de knelpunten in beeld gebracht.

Het Koloriet: te hard rijden op de Patrijsstraat, smalle straat voor de school

Ouders van Het Koloriet geven aan dat met name andere weggebruikers voor gevaar zorgen rondom de school. Met name de Patrijsstraat is gevaarlijk doordat auto's, scooters en brommers hier vaak te hard rijden. Daarnaast is de straat volgens ouders niet berekend op het haal- en breng verkeer met name in de ochtend en namiddag als de school begint en afgelopen is. Veel auto's worden dan half op het trottoir geparkeerd, waardoor het overzicht beperkt wordt.

De Kardoen: parkeeroverlast Kleuterplein en overlast vrachtverkeer

Ouders geven aan dat de wegen rondom de school slecht zijn ingericht en dat de hoeveelheid verkeer rondom de school groot is. Met name rond het kleuterplein is er sprake van parkeeroverlast. Fietsen staan hier midden op de stoep en auto's worden (half) op het trottoir geparkeerd. Verder is er sprake van veel vrachtverkeer dat via de Strangeweg en Haarsweg naar het nabijgelegen bedrijventerrein rijdt. Met name rond openings- en sluitingstijden van de school is er veel verkeerdrukke waardoor er sprake is van een onveilige situatie. Ook is niet voor iedereen duidelijk welke voorrangregels gelden.

St. Bernardusschool: Straat niet berekend op parkeren, gevaarlijke situaties door taxi's

De straten rondom de school zijn relatief smal. Daarnaast zijn er weinig parkeerplaatsen bij de school te vinden, waardoor er al snel parkeeroverlast ontstaat op haal- en brengtijden. Hierdoor kunnen gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de ouders zelf. Men vindt zelf dat teveel kinderen per auto worden weggebracht. Bovendien houdt niet iedere ouder zich aan de regels (eenrichtingstraat wordt weleens genegeerd, parkeren waar het niet mag). Ook rijden er veel taxibusjes in de omgeving van de school. Voor kinderen is onvoldoende duidelijk waar zij kunnen lopen en waar verkeer vandaan kan komen.

St. Willibrordusschool: Gevaarlijke aansluiting schoolplein – fietspad, smalle wegen

Zowel ouders als de schooldirecteur geven aan dat het probleem op deze locatie vooral het fietspad bij de school is. De uitgang van de school ligt pal aan het fietspad. Er staat onvoldoende aangegeven dat er een school in de buurt zit. Er ontstaan gevaarlijke situaties als kinderen het fietspad opkomen en met name snel fietsverkeer langskomt (ligfietsen, wielrenners, elektrische fietsen). Een ander probleem vormen de smalle wegen (Vilsterseweg, Vilster Allee). Bij passerend vrachtverkeer zijn er voor fietsende kinderen weinig uitwijkmogelijkheden. Bovendien staan er veel bomen en struiken langs de route, waardoor het zicht wordt verminderd.

PCBS De Hoekstee: Smalle straat zorgt voor parkeeroverlast

Hoewel de buurt rond PCBS De Hoekstee als een rustige buurt wordt gezien, geven zowel ouders als schooldirecteur aan dat de straten erg smal zijn en dat er weinig parkeerruimte is. Dit levert parkeeroverlast op tijdens haal- en brengtijden. Hierdoor wordt het uitzicht op de straat tijdens deze momenten van de dag verminderd.

Overige vier basisscholen: verkeersveiligheid CNS Ommerkanaal en CBS Hoogenraven eveneens aandachtspunt

Op basis van het observatieonderzoek en de interviews met de basisschooldirecteuren kunnen we ook voor de vier basisscholen met een zeer lage respons op de ouderenquête (> 10 respondenten) een indicatie geven van het veiligheidsniveau.

- De verkeersveiligheid rondom CBS De Schakel wordt door de schoolleiding als goed getypeerd. Er zijn diverse maatregelen genomen waardoor de veiligheid is toegenomen de afgelopen jaren. Het verkeersgedrag van ouders blijft wel een aandachtspunt.
- De schoolomgeving van OBS Vinkenbuurt is over het algemeen veilig. Met name het terrein van de school zelf is goed ingericht met o.a. een goede afsluiting tot de straat. Een gevaarlijk punt blijft echter de hoge snelheid van ander verkeer op de Koloniedijk en het slechte zicht vanaf de uitgang van de school. Wel is de snelheid bij de school aangepast (nu 30 km-zone)
- De omgeving van CNS Ommerkanaal is volgens de school onvoldoende veilig. Op de straat voor de school wordt zeer hard gereden. Daarnaast is de kruising Ommerkanaal-Oost en Arriër Veldweg gevaarlijk. CNS Ommerkanaal hebben we op basis hiervan toegevoegd aan de zes scholen waarbij de schoolomgeving als onvoldoende veilig wordt ervaren.
- Ook rondom CBS Hoogenraven is de verkeerssituatie onvoldoende veilig. Bij kruispunten is het overzicht beperkt (m.n. ter hoogte van de fietstunnel) en er wordt te hard gereden op de Stegerdijk. Aan de andere kant is de schoolomgeving wel wat verkeersluwer geworden, doordat de nabijgelegen Coevorderweg niet langer een provinciale weg is.

Op grond van de interviews met de schooldirecteuren beschouwen we de verkeersveiligheid rondom CNS Ommerkanaal en CBS Hoogenraven eveneens als een aandachtspunt.

5.4 Voldoet de inrichting van de schoolomgeving aan de 'gouden regels' van Veilig Verkeer Nederland?

Van de vijf scholen waarbij minstens twee derde van de ouders niet geheel tevreden is over de veiligheid en van CNS Ommerkanaal en CBS Hoogenraven hebben we in kaart gebracht in welke mate deze schoollocaties voldoende aan de 'Gouden Regels' van VVN. Deze beoordeling geeft in indicatie van mogelijke verbeteringen in de inrichting van de schoolomgeving. Ook voor andere scholen zijn vaak verbeteringen mogelijk. Bijlage 3 bevat een volledig overzicht van de verkeerssituatie rondom alle Ommense scholen.

Bij de meeste onveilige schoollocaties is met name de straat voor de school en de aanwezigheid van veilige oversteekplaatsen een aandachtspunt. Daarnaast is bij vier van de zeven locaties het overzicht voor kinderen niet optimaal. Geen van de scholen heeft een aangewezen parkeerplaats voor taxibusjes (overigens gaven alleen ouders van de Johan Seckelschool en de leerlingen van PRO De Maat aan gebruik te maken van een (taxi)bus voor het schoolvervoer).

Tabel 5.1: Rekenkamercommissie Ommen. Aandachtspunten 'onveilige' schoollocaties in Ommen, op basis van Tien Gouden Regels VVN.

School	Straat voor de school is veilig	Er is een veilige oversteekplaats	...en een veilige schooluitgang	Kinderen hebben onbelemmerd zicht	Voor ouders is er voldoende wachtruimte	Er zijn fietsenrekken voor ouders...	...en voor kinderen een goede fietsenstalling met voldoende rekken	De taxibus krijgt de beste parkeerplek
Het Koloriet	☹	☹	😊	☹	😊	☹	😊	☹
CBS Hoogenraven	☹	☹	😊	😊	😊	☹	😊	☹
De Kardoen	☹	☹	😊	😊	😊	☹	😊	☹
St. Bernardusschool	😊	☹	😊	☹	☹	☹	😊	☹
St. Willibrordusschool	☹	☹	☹	☹	😊	☹	😊	☹
PCBS DE Hoekstee	☹	☹	😊	😊	😊	☹	😊	☹
CNS Ommerkanaal	☹	☹	😊	☹	☹	☹	😊	☹

😊=goed geregeld, ☹=kan nog beter, ☹=nog veel verbetering mogelijk

Bron: Verkeersveiligheidonderzoek Companen (2013)

Het Koloriet: aanpak parkeren, meer verkeersremmers + oversteekpaden

Net als bij andere scholen ligt de grootste druk bij het Koloriet rond de haal- en brengtijden. Er is sprake van een parkeeroverlast. In de Patrijsstraat wordt hard gereden. De straat maakt bovendien een onoverzichtelijke bocht (Dantestraat). Mogelijkheden voor verbetering liggen op het vlak van het aanpakken van het parkeerprobleem en het toevoegen van verkeersremmers en oversteekpaden.

De Kardoen: veilige oversteekpaden

Voor De Kardoen is het vrachtverkeer het grootste knelpunt. Het ontbreken van een veilige oversteekplaatsen is een belangrijk aandachtspunt. Zowel ouders als schooldirectie willen hier meer aandacht voor. Daarnaast zou de school meer kunnen doen om het verkeersgedrag van zowel haal- en brengverkeer te verbeteren.

St. Bernardusschool: aandacht voor parkeerproblematiek

De straten bij de St. Bernardusschool zijn niet berekend op een grote toestroom van haal- en brengverkeer. Hierdoor ontstaat veel overlast van ouders die de auto op het trottoir parkeren. Het uitzicht van de kinderen wordt hierdoor ernstig belemmerd. Volgens ouders moet er een oplossing komen voor het parkeerprobleem. Enerzijds door te bekijken of er meer parkeervakken kunnen worden toegevoegd, anderzijds door ouders vaker aan te spreken op hun verkeersgedrag.

St. Willibrordusschool: oplossing knelpunt fietspad

Het knelpunt bij de Willibrordusschool heeft te maken met de aansluiting op het fietspad. Betere wegmarkering en waarschuwingsborden over de aanwezigheid van de school zouden een groot deel van het knelpunt kunnen oplossen.

PCBS De Hoekstee: aandacht voor parkeerproblematiek

Het grootste probleem bij de Hoekstee is de parkeeroverlast bij haal- en brengverkeer. Bij openings- en sluitingstijden van de school ontstaat daardoor veel verkeersoverlast van auto's die op de trottoirs parkeren. Ouders geven aan dat er daarom een oplossing moet komen voor het parkeerprobleem.

CNS Ommerkanaal: aanpak kruising Ommerkanaal-Oost en Arriër Veldweg

Het probleem bij CNS Ommerkanaal is dat er op de straat voor de school zeer hard wordt gereden. Daarnaast is de kruising Ommerkanaal-Oost en Arriër Veldweg gevaarlijk. Aanpak van dit kruispunt wordt door de schooldirectie wenselijk geacht.

CBS Hoogengraven: meer verkeersremmers en verkeerscontroles

De situatie bij de locatie Hoogengraven is de laatste jaren al verbeterd door de aanpassing van de Coevorderweg. Op de Stegerdijk wordt echter nog hard gereden. Ouders en school hebben behoefte aan meer verkeersremmers en meer snelheidscontroles op de Stegerdijk.

5.5 Veranderingen in de verkeersveiligheid rondom scholen

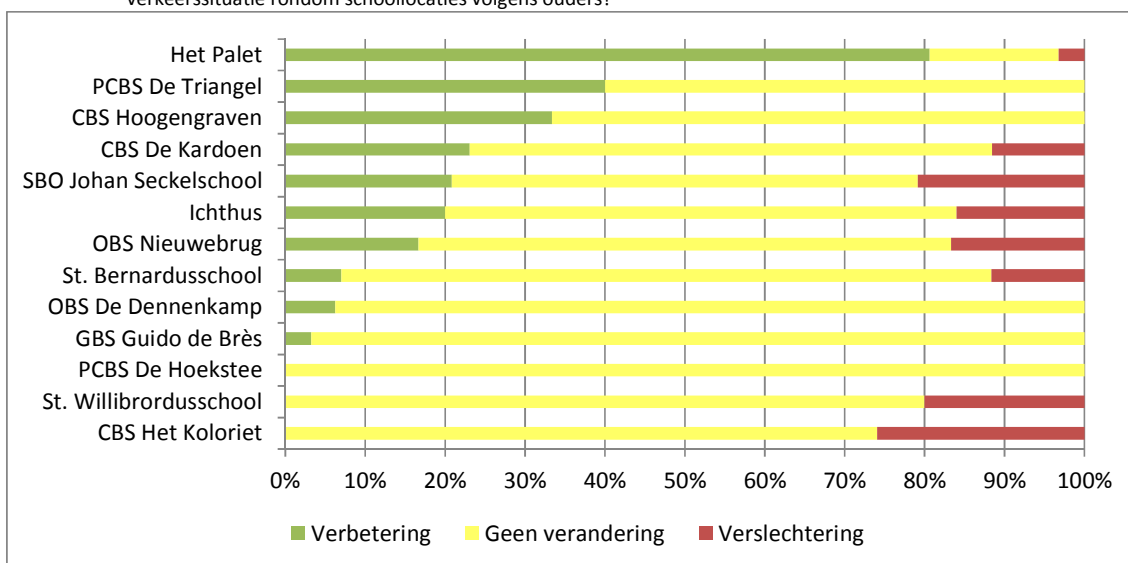
Aan de ouders is gevraagd of de verkeerssituatie rond de school van hun kind is veranderd en zo ja, of de situatie is verbeterd, dan wel verslechterd.

Van de zes scholen waarvan minstens twee derde van de ouders vond dat de omgeving niet geheel veilig was, zijn er twee locaties waarbij de veiligheid de afgelopen jaren lijkt te zijn verbeterd: CBS Hoogengraven (33% van de ouders vindt dat de verkeerssituatie is verbeterd) en De Kardoen (23% van de ouders ziet verbetering). Bij De Kardoen geven ouders en schooldirectie aan dat de inrichting van de straat voor de school is aangepast, net als de verkeersregels. Daarnaast is er meer toezicht op het verkeer voor de school (leerkrachten die als oversteekbrigadier helpen). Bij Hoogengraven is de situatie iets verbeterd doordat de Coevorderweg is afgewaardeerd (waardoor er minder verkeer is).

Van de zes schoollocaties die door ouders als het minst veilig worden gezien, behoren drie locaties tot de scholen waar de verkeerssituatie volgens de ouders het minst is verbeterd. Met name bij De St. Willibrordusschool en Het Koloriet is de situatie volgens ouders eerder verslechterd dan verbeterd. Bij de St. Bernardusschool heeft er volgens het merendeel van de ouders geen verandering plaatsgevonden. Het aandeel ouders dat vindt dat de situatie is verslechterd is iets groter dan het aandeel dat vindt dat de situaties is verbeterd.

Ouders van kinderen van Basisschool Het Palet zijn het meest tevreden over de verandering van de verkeerssituatie; Ruim 80% vindt dat de verkeerssituatie de afgelopen jaren is verbeterd. Ook ouders van leerlingen van De Triangel (40%) zijn relatief tevreden.

Figuur 5.6: Rekenkamercommissie Ommen. Is er de afgelopen jaren sprake geweest van een verandering van de verkeerssituatie rondom schoollocaties volgens ouders?



Bron: Verkeersveiligheidsonderzoek Companen (2013)

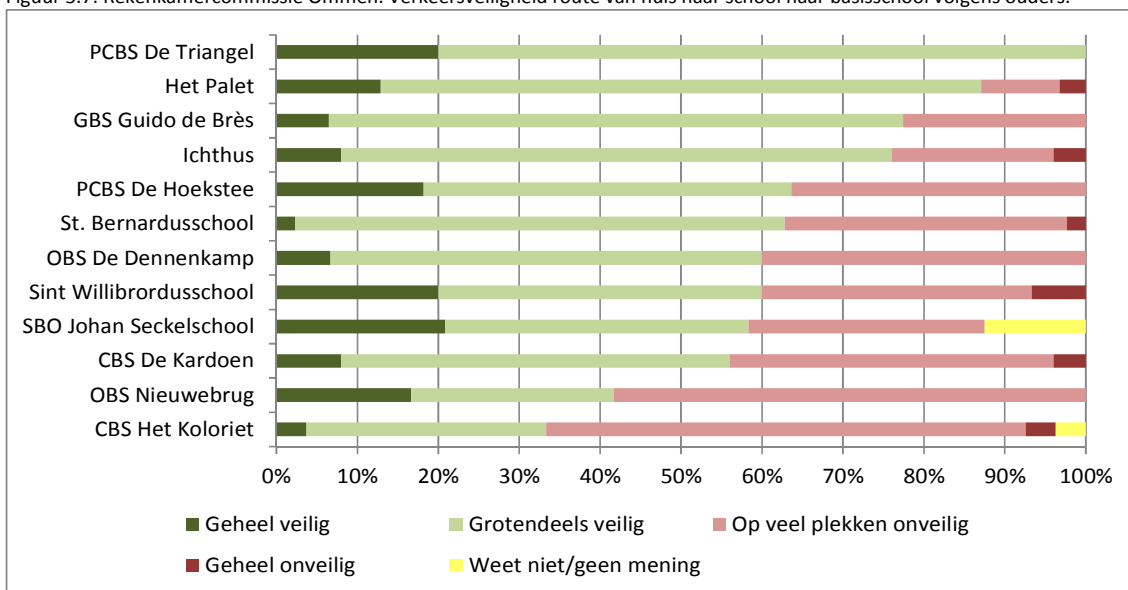
5.6 Veiligheid schoolroutes

Aan zowel ouders van basisschoolleerlingen als scholieren van de middelbare scholen is gevraagd in welke mate zij de route naar en van hun school (of die van hun kind) veilig vinden. Zij konden in de enquête plekken op de schoolroute noemen (of beschrijven) die zij als onveilig beschouwen. We hebben als criterium genomen dat een plek onveilig is als wij over de plek drie of meer meldingen hebben ontvangen in de enquêtes. Van deze plekken hebben we in beeld gebracht hoe de verkeersveiligheidssituatie ter plekke is.

Veiligheid route basisscholen algemeen

Ongeveer twee derde van de ouders vindt de route van huis naar de basisschool geheel of grotendeels veilig (64%). Ruim een derde vindt de route op een of meerdere plekken onveilig (35%). Dit verschilt per school.

Figuur 5.7: Rekenkamercommissie Ommen. Verkeersveiligheid route van huis naar school naar basisschool volgens ouders.



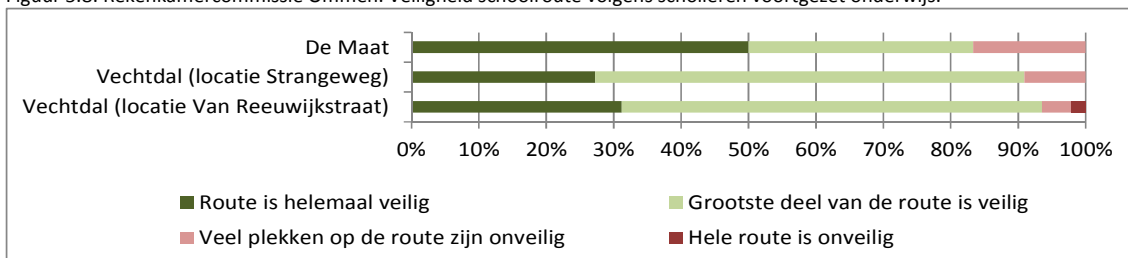
Bron: Verkeersveiligheidonderzoek Companen (2013)

De ouders van De Triangel die de enquête hebben ingevuld vinden de route naar school allemaal veilig of grotendeels veilig. Van de ouders van De Nieuwebrug en Het Koloriet vindt meer dan de helft de route naar school onveilig.

Veiligheid route middelbare scholen algemeen

Scholieren van de middelbare scholen in Ommen zijn tevreden over de veiligheid van hun route naar school. Slechts negen procent van de scholieren vindt de route naar school op veel plekken of geheel onveilig.

Figuur 5.8: Rekenkamercommissie Ommen. Veiligheid schoolroute volgens scholieren voortgezet onderwijs.



Bron: Verkeersveiligheidonderzoek Companen (2013)

5.7 Gevaarlijke plekken op schoolroutes

Zowel ouders van basisschoolkinderen als scholieren van het voortgezet onderwijs hebben kunnen aangeven of er gevaarlijke plekken op de route van huis naar school liggen. Plekken die drie keer of meer genoemd zijn in de enquête hebben we in kaart gebracht en vergeleken met de locaties waar in de periode 2008-2012 ongelukken met scholieren zijn voorgevallen. De meeste gevaarlijke locaties liggen in Ommen Noord (Voor Ommen Zuid en de overige kernen van de gemeente; zie bijlage).

In de enquêtes werden de volgende plekken het vaakst genoemd als onveilig:

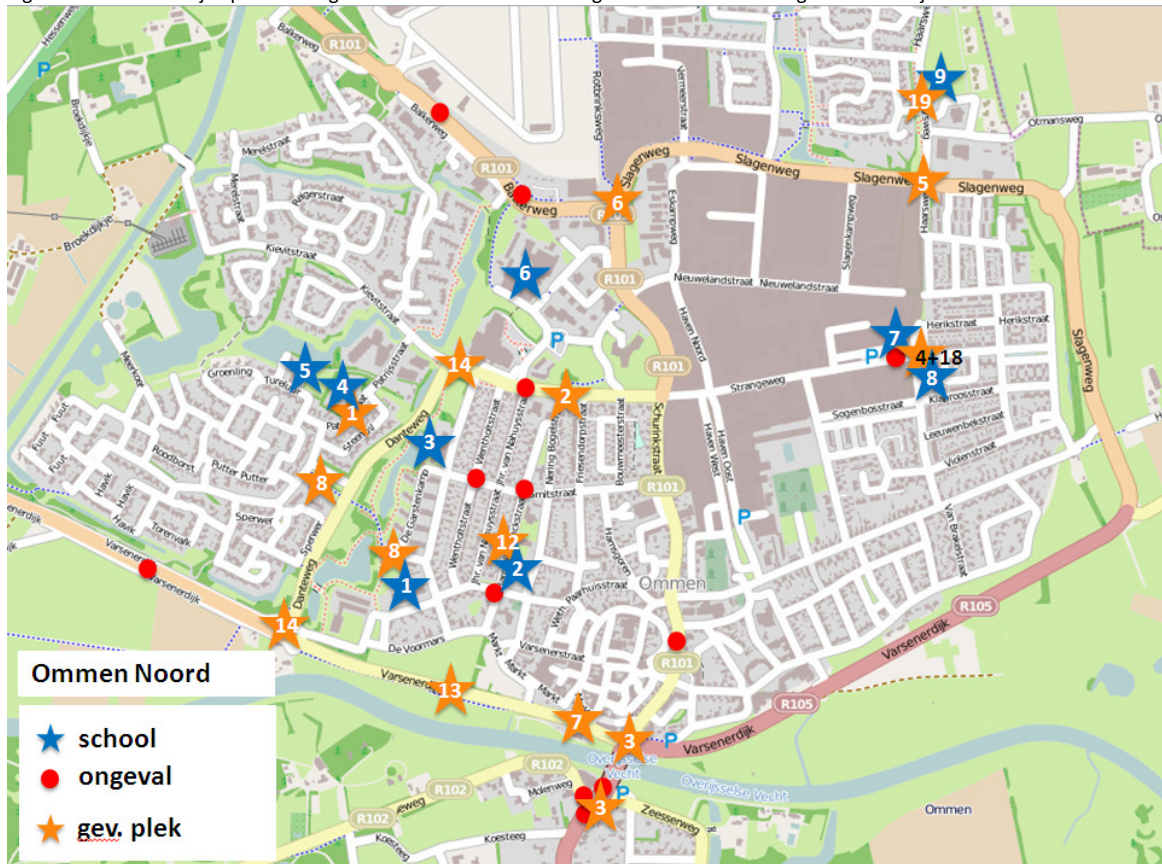
- De Vechtbrug. De kruispunten aan beide zijden van de brug zijn vaak genoemd als gevaarlijke plek. Ook zijn hier in de afgelopen jaren vaker ongelukken gebeurd.
- Meerdere knelpunten in de wijk Laarakkers. Ook zijn hier enkele ongelukken met scholieren in het recente verleden gebeurd.
- De Strangeweg. Deze weg wordt vooral genoemd door ouders van De Kardoen en leerlingen van het Vechtdalcollege. Hier speelt de overlast van vrachtverkeer een belangrijke rol.
- Op meerdere punten van de Varsenerdijk zijn door ouders en scholieren gevaarlijke verkeerspunten genoemd.

In de onderstaande tabel staat een overzicht van de plekken in Ommen-noord die drie keer of meer zijn genoemd als onveilig. De nummers corresponderen met de nummers op de plattegrond.

<i>Gevaarlijke plek</i>	<i>Reden gevaar</i>
1. Patrijsstraat (oversteekplaats + bocht)	<ul style="list-style-type: none"> • Onoverzichtelijke situatie door scherpe bocht • Onoverzichtelijke tijdens haal- en brengtijden (door gebrek aan parkeerruimte, smalle weg, ongunstige ligging uitgangen)
2. Chevallerestraat (oversteekplaatsen en kruispunten)	<ul style="list-style-type: none"> • Fietspad stopt abrupt op Chevallerestraat (kruispunt Danteweg) • Gehele Chevallerestraat onveilig door (te) snel rijdend verkeer • Diverse oversteekplaatsen richting de scholen (St. Bernardusschool, De Maat en Guido de Bres) niet goed zichtbaar
3. Vechtbrug (Oversteekplaatsen)	<ul style="list-style-type: none"> • Onoverzichtelijk oversteekplaatsen vooral tijdens schooltijden • Weggebruikers houden onvoldoende rekening met fietsers en voetgangers • Onveilig ingerichte straat
4. Kruispunt en oversteek, Strangeweg/Haarsweg/Korenbloemstraat/Herikstraat	<ul style="list-style-type: none"> • Onoverzichtelijke oversteekplaats tijdens haal- en brengtijden door drukte • Verkeer vanaf industrieterrein rijdt te hard • Fietspad stopt abrupt
5. Ronde Slagenweg/Haarsweg	<ul style="list-style-type: none"> • Onoverzichtelijke en gevaarlijke oversteekplaatsen voor fietsers • Weggebruikers houden onvoldoende rekening met anderen • Autoverkeer rijdt te hard en veel vrachtverkeer
6. Ronde bij Karwei, Balkeweg/Slagenweg/Schurinkstraat	<ul style="list-style-type: none"> • Ondanks apart fietspad is het voor kinderen op de fiets onveilig vanwege onduidelijk voorrangregels • Zeer drukke weg. Gevaarlijke oversteek voor fietsende kinderen
7. Oversteek Vechtbrug/Varsenerdijk richting markt (HEMA)	<ul style="list-style-type: none"> • Drukke en chaos tijdens schooltijden, zowel voor fietsers als voetgangers
8. Fietsstunnel onder Danteweg	<ul style="list-style-type: none"> • Onoverzichtelijk en gevaarlijk knooppunt. Mondt uit op Patrijsstraat (auto's van rechts hebben voorrang en zien fietsers vanuit de fietsstunnel te laat) • Onoverzichtelijk knooppunt aan de kant van de school door drukte auto's en fietsers tijdens haal- en brengtijden
9. Rond om St. Bernardusschool	<ul style="list-style-type: none"> • Doorgang autoverkeer bijna onmogelijk tijdens haal- en brengtijden (smalle wegen en tekort aan parkeerplekken). Daardoor ook onoverzichtelijk voor scholieren.
10. Varsenerdijk/Markt, oversteekplaats	<ul style="list-style-type: none"> • Onduidelijke oversteekplaats en drukke weg, te hard rijdende auto's
11. Danteweg, kruispunten (Varsenerdijk/Chevallerestraat)	<ul style="list-style-type: none"> • Onoverzichtelijke kruispunten omdat voorrangrechten niet duidelijk zijn
12. Fietspad Haarsweg	<ul style="list-style-type: none"> • Gevaarlijke situaties door (te) hard rijdend verkeer en smalle weg (geen apart fietspad)
13. Haarsweg, oversteek	<ul style="list-style-type: none"> • Oversteekpad ter hoogte van de school is onoverzichtelijk. Geen zebraad. Door afslag naar Rembrandtstraat oversteekmomenten

nog onduidelijker en lastiger.

Figuur 5.9: Gevaarlijke plekken volgens ouders basisschoolleerlingen en scholieren voortgezet onderwijs.



Bron: Verkeersveiligheidsonderzoek Companen (2013)

6 Conclusies

Bij de hoofdvragen hebben we in totaal twaalf subvragen opgesteld. In deze paragraaf formuleren we onze conclusie per hoofd- en subvraag.

Hoofdvraag 1: Is de verkeersveiligheid rondom scholen voldoende en welke mogelijkheden zijn er voor verbetering?

Op basis van de normen die we in dit onderzoek hebben gehanteerd, is de verkeersveiligheid rondom zeven scholen onvoldoende.

Aan de hand van de *Tien Gouden Regels* van VVN kan worden bepaald welke verbetermogelijkheden er zijn. Deze worden in paragraaf 5.4 behandeld. Ook bij andere scholen zijn vaak verbeteringen mogelijk. In de bijlage is van elke school een factsheet opgenomen. Veel genoemde oorzaak van onveiligheid is het beperkte aantal parkeerplaatsen met chaotische verkeerssituaties tot gevolg op breng- en haaltijden. Bijlage 2 bevat een compleet overzicht van plekken op schoolroutes die door ouders en leerlingen als onveilig worden gekenschetst.

1a. Draagt de inrichting van wegen en openbare ruimte rondom de scholen bij aan een veilige verkeerssituatie?

De gemeente Ommen heeft geen specifieke inrichtingseisen voor de straten rondom scholen. Per situatie wordt gekeken hoe tot een veilige schoolomgeving kan worden gekomen. Op grond van de checklist die wij hebben gehanteerd voor de beoordeling van de verkeersveiligheid rondom scholen, scoren de zeven scholen waarbij op grond van de beoordeling door ouders en schooldirecteuren de verkeersveiligheid te wensen overlaat, niet optimaal op een veilige inrichting. Deze vraag moet dus voor deze scholen worden beantwoord met 'nee'. Dat neemt niet weg dat de gemeente openstaat voor klachten van scholen en ouders en zonodig aanpassingen doet in de inrichting van de wegen en de openbare ruimte.

1b. Welke maatregelen hebben scholen genomen om de verkeersveiligheid rondom hun school te verbeteren?

De scholen zijn allemaal actief op het gebied van verkeerseducatie. Op dit moment wordt echter niet optimaal gebruikgemaakt van de middelen die voor verkeerseducatie beschikbaar zijn. De Ommense afdeling van VVN kan zijn taak om scholen te stimuleren verkeerseducatieprojecten uit te voeren actiever oppakken.

Voor de basisscholen maakt verkeerseducatie onderdeel uit van het standaard lesprogramma. De twee middelbare scholen hebben een convenant gesloten met de gemeente waarin is afgesproken aandacht te besteden aan verkeerseducatie (PRO De Maat vanaf dit schooljaar). De gemeente ondersteunt verkeerseducatieprojecten op de scholen financieel en draagt daaraan ook zelf actief bij. Hiervoor is een verkeersveiligheidscoördinator aangesteld. Ook de scholen voor voortgezet onderwijs hebben een verkeerscoördinator die projecten initieert en organiseert. De basisscholen hebben een verkeersouder of een verkeerscommissie die deze taak vervult (begeleid door de school). De lokale afdeling van VVN heeft hierin een taak om scholen te stimuleren en te ondersteunen bij verkeerseducatie. De Ommense afdeling van VVN kan deze taak actiever oppakken.

1c. Hoe ervaren scholen de verkeersveiligheid rondom hun school?

De meeste schooldirecteuren geven aan dat de verkeerssituatie bij hun school over het algemeen veilig is. Vooral rond het begin en eind van de schooldag doen zich gevaarlijke situaties voor.

Vooraf rond haal- en brengtijden van de scholen is er veel autoverkeer rondom de scholen. Veel ouders halen en brengen hun kinderen met de auto. De omgeving van de scholen is niet altijd berekend op een grote toestroom van auto's. Dit geldt met name voor de schoollocaties in oudere wijken of op centrumlocaties. Er lijkt behoefte te zijn aan meer dwingende maatregelen op het vlak van parkeergedrag.

Sommige schoollocaties hebben te maken met veel vracht- en/of landbouwverkeer dat langs de school komt. Dit brengt gevaarlijke situaties met zich mee. De scholen waarderen het daarom erg dat er vanuit de gemeente een project is gestart met betrekking tot veilig omgaan met landbouwverkeer. Twee scholen hebben veel last van vrachtverkeer. Ook hiervoor is een verkeerseducatieproject beschikbaar (Dode Hoek). Dit is het afgelopen jaar op geen van de scholen uitgevoerd. De onveiligheid als gevolg van vrachtverkeer wordt op de betreffende scholen als een probleem ervaren.

In de kleinere dorpen van de gemeente Ommen vormen de doorgaande wegen naar de school een aandachtspunt, met name doordat automobilisten hier hard rijden. Soms is hier een oplossing voor gevonden (Coevordenweg in Beerzerveld is niet langer een provinciale weg, waardoor de verkeersdruk is afgenomen), maar dat lukt nog niet overall. Scholen adviseren de kinderen die op doorgaande wegen fietsen daarom een verkeershesje aan te trekken als ze naar school fietsen. De scholen vragen zich echter af of deze maatregel voldoende is. Veel scholen vinden dat er meer snelheidscontroles moeten worden uitgevoerd op doorgaande wegen bij scholen.

De meeste schooldirecteuren geven aan tevreden te zijn over de contacten met de gemeente. Als daar aanleiding voor is, kan men snel met de gemeente om tafel zitten om aandachtspunten te bespreken. Wel zou de gemeente sneller aangekaarte problemen moeten aanpakken. Dit verloopt volgens de directeuren nog wel eens traag.

1d. Hoe ervaren ouders van basisschoolkinderen en leerlingen in het middelbaar onderwijs de verkeersveiligheid rondom de scholen?

Op basis van de enquête onder ouders hebben we de verkeerssituatie rondom vijf scholen aangemerkt als onveilig. (Bij twee andere scholen hebben we de verkeersveiligheid als onvoldoende aangemerkt op basis van de interviews met de directeuren). De leerlingen van de middelbare scholen zijn in overwegende mate tevreden met de verkeersveiligheid rondom de school.

Aan de enquête onder ouders is meegedaan door 15 van de 16 basisscholen. Van 12 scholen hebben voldoende ouders de enquête ingevuld om uitspraken te doen over de beleving van de veiligheid rondom de school. Bij de andere scholen zijn we uitgegaan van de opvattingen daarover van de schooldirecteur. Als criterium is gehanteerd dat sprake is van een (subjectief) onveilige omgeving als minimaal twee derde van de ouders de verkeerssituatie als niet geheel veilig of onveilig typeert. Op grond hiervan hebben we bij vijf scholen de verkeerssituatie rondom de school aangemerkt als onveilig. De leerlingen van de middelbare scholen zijn in overwegende mate tevreden met de verkeersveiligheid rondom de school.

1e. Hoeveel ongevallen hebben er de afgelopen vier jaar plaatsgevonden rondom de scholen of op schoolroutes waarbij kinderen betrokken waren?

Het aantal ongelukken met schoolkinderen is de afgelopen jaren tot nul gedaald.

Hiervoor hebben we gekeken naar ongevallen op schooldagen waarbij kinderen in de leeftijd 4 tot en met 18 jaar waren betrokken. De gegevens die we hebben ontvangen, hadden betrekking op de jaren

tot 2012. In deze periode is het aantal slachtoffers onder schoolkinderen afgenomen van negen tot nul per jaar.

Hoofdvraag 2: Wat heeft de gemeente gedaan om de verkeersveiligheid rondom scholen te optimaliseren?

De gemeente heeft deze raadsperiode vooral ingezet op verkeerseducatie. Incidenteel zijn op basis van signalen vanuit scholen fysieke aanpassingen gedaan in de omgeving van scholen. Daarnaast is een aantal verkeersveiligheidsknelpunten aangepakt. Hierbij zijn tevens locaties die veel gebruikt worden door (ouders van) schoolgaande kinderen.

2a. Heeft de gemeente doelstellingen geformuleerd ten aanzien van de verkeersveiligheid rondom scholen?

De gemeente besteedt zowel in het GVVP als in de MJPB's aandacht aan de verkeersveiligheid rondom scholen. Hierbij zijn echter geen SMART-doelen geformuleerd of locaties aangewezen die specifiek aandacht behoeven.

In de intentieverklaring die de gemeente in regionaal verband heeft ondertekend, committeert de gemeente zich aan de landelijke en provinciale doelen op het gebied van verkeersveiligheid (terugdringen van het aantal verkeersdoden en -gewonden). Deze doelen hebben echter niet specifiek betrekking op schoolkinderen en zijn bovendien niet kwantitatief vertaald naar het grondgebied van Ommen. De voornaamste inzet van de gemeente op de verkeersveiligheid van de doelgroep schoolgaande kinderen is gericht op verkeerseducatie. De gemeente stelt daarvoor middelen ter beschikking. De gemeente heeft echter ook ten aanzien van verkeerseducatie geen SMART-doelen geformuleerd.

2b. Hanteert de gemeente specifieke richtlijnen voor de inrichting van wegen en openbare ruimte rondom scholen?

De gemeente hanteert geen specifieke inrichtingsrichtlijnen.

Wel werkt de gemeente bij de inrichting van de openbare ruimte volgens de kaders van het programma Duurzaam Veilig. Ambtelijk is men wel op de hoogte van de specifieke inrichtingsmethoden voor de schoolomgeving die zijn ontwikkeld en in diverse gemeenten worden toegepast (Octopus, Julie, Leer in het Verkeer, etc.). Op dit moment zien de betrokken ambtenaren echter niet de financiële ruimte om middelen vrij te maken om een dergelijke methode te implementeren.

2c. Heeft de gemeente in de afgelopen vier jaar specifieke maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid rondom scholen te verbeteren?

Op basis van signalen vanuit scholen zijn incidenteel fysieke aanpassingen gedaan in de omgeving van scholen.

Bij een aantal scholen geven de schooldirecteuren aan dat er fysieke maatregelen genomen zijn om de verkeerssituatie te verbeteren (zoals aanpassing fietspad, aanpassing kruispunt, andere markering drempels, aanpassing provinciale weg, etc.). Ook hebben diverse scholen zelf op kleine schaal wat verbeteringen aangebracht, zoals het frequenter inzetten van docenten als oversteekbrigade, overleg met de wijkagent en de aankoop van mobiele markeringsinstrumenten, zodat ander wegverkeer wordt gewaarschuwd voor de nabijheid van een school (o.a. Victor Veilig).

Gemiddeld vindt ongeveer 20% van de ondervraagde ouders dat de verkeerssituatie rondom de school in de afgelopen jaren is verbeterd. 11% vindt dat de verkeerssituatie juist is verslechterd. Ouders van kinderen van Basisschool Het Palet zijn het meest tevreden over de verandering van de verkeerssituatie;

Ruim 80% vindt dat de verkeerssituatie de afgelopen jaren is verbeterd. Ook ouders van leerlingen van De Triangel (40%) zijn relatief tevreden. Van de zes scholen waarvan minstens twee derde van de ouders vond dat de omgeving niet geheel veilig was, zijn er twee locaties waarbij de veiligheid de afgelopen jaren wel is verbeterd: CBS Hoogenraven (33% van de ouders vindt dat de verkeerssituatie is verbeterd) en De Kardoen (23% van de ouders ziet verbetering). Bij De Kardoen geven ouders en schooldirectie aan dat de inrichting van de straat voor de school is aangepast, net als de verkeersregels. Daarnaast is er meer toezicht op het verkeer voor de school (leerkrachten die nu als oversteekbrigadier helpen). Bij Hoogenraven is de situatie iets verbeterd doordat de Coevorderweg niet langer een provinciale weg is (waardoor er minder verkeer is). Van de zes schoollocaties die als het minst veilig worden gezien, behoren drie locaties tot de scholen waar de verkeerssituatie volgens de ouders het minst is verbeterd. Met name bij de St. Willibrordusschool en Het Koloriet is de situatie volgens ouders eerder verslechterd dan verbeterd. Bij de St. Bernardusschool heeft er volgens het merendeel van de ouders geen verandering plaatsgevonden. Het aandeel ouders dat vindt dat de situatie is verslechterd is iets groter dan het aandeel dat vindt dat de situaties is verbeterd.

2d. Heeft de gemeente afspraken gemaakt met scholen over de bevordering van de verkeersveiligheid (zo ja, welke) of voert de gemeente hierover overleg met de scholen?

De gemeente heeft met de twee scholen voor voortgezet onderwijs het VEVO-convenant gesloten (Verkeerseducatie Voortgezet Onderwijs). Hierin zijn afspraken vastgelegd over de aanstelling van een verkeerscoördinator door de scholen en het opstellen van jaarplannen met verkeerseducatieprojecten. In bestuurlijke overleggen tussen de gemeente en de schoolbesturen is in deze raadsperiode niet gesproken over verkeersveiligheid rondom scholen.

De gemeente overlegt met de middelbare scholen over verkeerseducatieprojecten en stelt hiervoor geld ter beschikking (voor een groot deel gesubsidieerd door de provincie). Ook voor de basisscholen zijn gemeentelijke middelen beschikbaar voor verkeerseducatieprojecten. Met de basisscholen zijn geen specifieke afspraken gemaakt over deze projecten omdat die geacht worden deel uit te maken van het reguliere onderwijsprogramma. Wel speelt de gemeente een actieve rol in de verkeersexamens en bijvoorbeeld het project *Veilig Omgaan met Opvallende Landbouwvoertuigen*. De middelen die de gemeente beschikbaar stelt voor verkeerseducatie worden niet optimaal benut door de scholen.

In bestuurlijke overleggen tussen de gemeente en de schoolbesturen is in deze raadsperiode niet gesproken over verkeersveiligheid rondom scholen. De gemeente voert incidenteel overleg met de scholen over specifieke klachten of wensen van scholen op het gebied van verkeersveiligheid. Dit ad-hoc overleg voorziet in de behoefte van de schooldirecteuren.

Hoofdvraag 3: Welke rol hebben het college van B&W en de gemeenteraad gespeeld bij het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen?

Verkeersveiligheid rondom scholen heeft deze raadsperiode niet hoog op de politieke agenda gestaan. De gemeenteraad heeft geen specifieke beleidskaders vastgesteld ten aanzien van de verkeersveiligheid rondom scholen.

3a. Heeft de gemeenteraad beleidskaders vastgesteld ten aanzien van de verkeersveiligheid rondom scholen?

De gemeenteraad heeft geen specifieke beleidskaders vastgesteld ten aanzien van de verkeersveiligheid rondom scholen.

De gemeenteraad heeft kaders gesteld ten aanzien van de inzet op het bevorderen van de verkeersveiligheid in het algemeen door het vaststellen van het GVVP.

3b. Heeft de gemeenteraad zich de afgelopen vier jaar uitgesproken over de verkeersveiligheid rondom scholen?

Verkeersveiligheid rondom scholen heeft deze raadsperiode niet hoog op de politieke agenda gestaan.

In de raadsstukken die ons ter beschikking zijn gesteld, wordt slechts incidenteel verwezen naar de doelgroep schoolgaande kinderen. Dat betekent echter niet noodzakelijk dat er geen aandacht is geweest voor deze doelgroep. Betrokken ambtenaren geven aan bij infrastructurele projecten expliciet rekening te houden met de verkeersveiligheid van deze groep en hierover ook regelmatig overleg te hebben met scholen. Ook raadsleden hebben de afgelopen jaren regelmatig vragen gesteld over de verkeersveiligheid van fietsers en wandelaars, met name bij infrastructurele projecten. Schoolgaande kinderen behoren tot deze groepen en kunnen dus impliciet zijn bedoeld in vragen en bijdragen aan commissie en raadsvergaderingen. De verkeersveiligheid rondom scholen als zodanig is geen onderwerp geweest van politieke beraadslaging in commissie of raad, noch van raadvragen.

3c. Heeft het college van B&W beleid gevoerd ten aanzien van verkeersveiligheid rondom scholen en welke prioriteit heeft dit beleid gehad?

Het college heeft in de huidige raadsperiode geen specifiek beleid gevoerd ten aanzien van de verkeersveiligheid rondom scholen, anders dan de reguliere inspanningen om als wegbeheerder te zorgen voor veilige straten en wegen voor (kwetsbare) weggebruikers en de uitvoering van het reguliere beleid op het gebied van verkeerseducatie.

AANBEVELINGEN

Aanbevelingen voor de raad

1^e Stel als raad specifieke (beleids)kaders op over de verkeersveiligheid rondom scholen en controleer of deze kaders worden nageleefd. Zet dit op de politieke agenda zodat getoetst kan worden of in de uitvoering hieraan gevolg wordt gegeven.

2^e Zorg als raad dat het college op basis van haar actieve informatieplicht aan de raad bij infrastructurele projecten, de verkeersveiligheid rondom scholen specifiek benoemt.

Aanbevelingen voor de raad en het college

1^e In alle drie de bestudeerde begrotingen ontbreekt een concrete uitwerking van het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen en de verkeerseducatie. Het zwaartepunt van het beleid op het gebied van verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen ligt op verkeerseducatie. In de MJB's 2012, 2013, 2014 wordt dit wel genoemd, maar niet verder uitgewerkt. Formuleer doelen in GVVP als in de MJPB's SMART of wijs locaties aan die specifieke aandacht nodig hebben.

2^e Zorg ervoor dat er indicatoren bij de doelstellingen komen of dat de doelstellingen een specifieke financiële vertaling krijgen. Formuleer doelen in GVVP als in de MJPB's SMART of wijs locaties aan die specifieke aandacht nodig hebben.

Aanbevelingen voor het college

1^e Zorg dat de geconstateerde verkeersonveilige situaties worden aangepakt (zie bijlage 2) en zorg dat er budget beschikbaar is voor de herinrichting van straten of voor aanpassing van het straatmeubilair.

2^e Stel specifieke inrichtingseisen op voor de inrichting van wegen en openbare ruimte rondom de scholen. Dan kunnen preventief onveilige situaties opgepakt of voorkomen worden. Nu worden onveilige situaties meer ad-hoc aangepakt op basis van klachten.

3^e Informeer als college vanuit de actieve informatieplicht de raad over infrastructurele projecten, waarin de verkeersveiligheid rondom scholen specifiek wordt benoemd.

4^e Breng bij de politie onder de aandacht dat er meer gedaan moet worden aan snelheidscontroles bij scholen. In de kleinere dorpen van de gemeente Ommen vormen de doorgaande wegen naar de school een aandachtspunt omdat vooral automobilisten daar hard rijden.

5^e Zorg voor meer dwingende maatregelen op het vlak van parkeergedrag, want vooral rond haal- en brengtijden van de scholen is er veel autoverkeer rondom de scholen en dat leidt tot onveilige situaties.

Aanbevelingen voor het college en voor scholen

1^e Zorg dat verkeersveiligheid rondom scholen regelmatig op de agenda staat van reguliere overleggen, zoals het overleg met de politie.

2^e Voer het verkeerseducatieproject 'Dode Hoek' uit. Dit is het afgelopen jaar op geen enkele school in Ommen uitgevoerd.

3^e Maak gebruik van de middelen die de gemeente beschikbaar heeft voor verkeersveiligheid, zoals de mogelijkheid voor scholen om maximaal € 500,- per jaar aan kosten te declareren voor kleine ad-hoc projecten.

Aanbevelingen voor de VVN

1^e De Ommense afdeling van VVN kan zijn taak om scholen te stimuleren verkeerseducatieprojecten uit te voeren actiever oppakken. De VVN kan daarvoor een beroep doen op financiële ondersteuning van de gemeente.



Rekenkamercommissie Ommen
Postbus 100
7730 AT OMMEN

Postbus Postbus 100
7730 AC Ommen
Bezoekadres Chevallerestraat 2
7731 EE Ommen
Internet www.ommen.nl
Telefoon 14 0529

Uw kenmerk Behandeld door dhr. Gijs Hoogerwerf

Zaaknummer 700641 Team OG-Infrastructuur, gebouwen & gronden Ommen, 21 januari 2014
Documentnummer 703294

Onderwerp Aanbiedingsbrief bij onderzoeksrapport van de Rekenkamercommissie Ommen: Verkeersveiligheid rondom scholen'

Geachte heer Willeme,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het rapport 'Verkeersveiligheid rondom scholen' van de rekenkamercommissie Ommen. In de eerste plaats willen wij u danken voor het uitvoerig onderzoek. Het is een helder geschreven rapport, met duidelijke conclusies en aanbevelingen.

In uw aanbiedingsbrief vraagt u het college van Ommen om een bestuurlijke reactie op het rapport 'Verkeersveiligheid rondom scholen'. Bij deze maken wij graag gebruik van dit verzoek.

Aanleiding voor het onderzoek

Het college waardeert de behoefte van de rekenkamercommissie om onderzoek te doen naar de verkeersveiligheid rondom scholen. Het college heeft verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Niet voor niets staat bij elk infrastructureel project het maximaliseren van de verkeersveiligheid op nummer één. Daarnaast wordt ook veel geïnvesteerd in verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding, om verkeersdeelnemers goed te informeren hoe je dient te gedragen in het verkeer. Goed onderzoek hoe het staat met de verkeersveiligheid rondom scholen juichen wij daarom van harte toe.

Methodiek van het onderzoek

Op pagina 2 wordt in de eerste alinea aangegeven dat het "onderzoek zich richt op de feitelijke veiligheid rondom scholen, de effectiviteit van het beleid van de gemeente en de vraag of de gemeenteraad invulling heeft gegeven aan zijn kaderstellende en controlerende rol". Deze doelstelling past in het beeld van het college hoe het onderzoek uitgevoerd zou moeten worden.

Helaas komt deze werkwijze niet terug in de aanpak van het onderzoek. In de 'Aanpak onderzoek' (pag. 3) wordt aangegeven dat de schoolomgeving als onveilig wordt aangemerkt, als uit een enquête blijkt dat minimaal twee derde van de ouders/leerlingen de situatie als niet veilig typeert. Het rapport geeft zelf al aan dat dit subjectieve opvattingen zijn, echter wordt de enquêteresultaten als feiten beoordeeld.

In onze beleving komt dit niet overeen met de doelstelling van het onderzoek, waarin wordt ingegaan op de *feitelijke veiligheid* rondom scholen.

Vervolgens wordt de verkeersveiligheidssituatie van schoolomgevingen, die op basis van bovenstaand criterium als onveilig worden aangemerkt, beoordeeld aan de hand van de *Tien Gouden Regels* van Veilig Verkeer Nederland. Wij vinden het jammer dat de gerenommeerde kennisinstututen CROW¹ en Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) niet zijn geraadpleegd om schoolomgevingen te beoordelen. Deze instituten doen veelvuldig onderzoek naar verkeersveiligheid in Nederland, waar ook schoolomgevingen als onderwerp zijn.

Een gemiste kans, want recent nog heeft KpVV nog een themabijeenkomst gehad over mobiliteit naar de basisschool. De waardevolle bevindingen die in deze themabijeenkomst naar voren zijn gekomen, zien we niet terug in het rapport.

Enquêteren van scholieren en ouders

Wij vragen ons af of ouders van schoolkinderen een objectieve informatiebron zijn. Hoewel we niet twifelen aan de oprechtheid van de mening van de ouders, zijn deze meningen wel gekleurd. Uiteraard wil een ouder het beste en de veiligste omgeving voor zijn of haar kind. Hoe die omgeving eruit dient te zien, kan tussen verkeersveiligheidsspecialisten en ouders verschillend over worden gedacht.

Dat er in ieder geval verschillen zijn in de beleving van ouders en scholieren, blijkt uit de enquêteresultaten van de middelbaar scholieren. De enquêteresultaten laten zien dat scholieren geen grote problemen ervaren met verkeersveiligheid rondom hun school (pagina 20). Helaas wordt in het rapport geen kanttekening gemaakt over de *subjectiviteit* van de enquêteresultaten.

Getrokken conclusies in het rapport

Het is zeer waardevol dat door dit onderzoek met vrijwel alle stakeholders over verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen is gesproken. Het rapport geeft een goed inzicht hoe de scholen, scholieren en ouders de verkeersveiligheid ervaren. Daarbij is verkeersveiligheid onder de aandacht gekomen, zowel bij ouders als bij scholieren. Hopelijk heeft dit zijn vruchten afgeworpen in het gedrag van met name de ouders, die vaak de veroorzaker zijn van verkeersproblemen.

Wel vinden wij het jammer dat in het rapport een sfeer wordt gepresenteerd dat bij schoolomgevingen de verkeersveiligheid te wensen overlaat. In onze beleving is het een valkuil om te kijken naar wat er mis gaat. Dit kan juist het gevoel *versterken* dat er een probleem is, terwijl dit feitelijk niet hoeft te zijn. Hoewel er vast een aantal zaken voor verbetering vatbaar zijn, hebben wij de indruk dat er juist ontzettend veel goed gaat met verkeersveiligheid rondom scholen. Dit wordt onderbouwd door de ongevalcijfers, waaruit blijkt dat de laatste jaren geen (ernstige) slachtoffers zijn geweest onder scholieren.

Als er een klacht ligt, zijn mensen geneigd in oplossingen te schieten. Zeker als er een mooie oplossing op de plank ligt. Vanuit de psychologie is het cruciaal om te beginnen met een probleemanalyse: hoe groot is het probleem, wat is het 'foute' gedrag, en wat het gewenste gedrag. Dit laatste ontbreekt in het rapport, er is geen analyse van de enquêteresultaten gemaakt, er is niet doorgevraagd naar het daadwerkelijke probleem.

Genoemde aanbevelingen

De aanbevelingen voor de raad zijn helder. Hier kan het college zich ook in vinden dat er specifieke beleidskaders dienen te komen wat aan verkeersveiligheid van een schoolomgeving wordt verwacht.

¹ In 2003 heeft CROW de brochure 'Samen werken aan een Duurzaam Veilige schoolomgeving' uitgebracht

Vervolgens kunnen schoolomgevingen geïnventariseerd worden en problemen geïdentificeerd. Een aantal aanbevelingen (de 1^e en 5^e) voor het college kan daarom nog niet worden overgenomen.

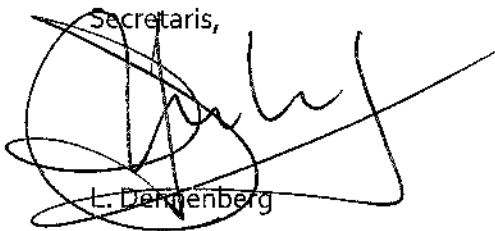
We missen in de genoemde aanbeveling de aanbeveling om meer in te zetten op gedragsbeïnvloeding. Zoals ook wordt erkend door het KpVV (zie bijlage), begint de aanpak van schoolmobiliteit bij het gedrag van ouders. Ons voorstel is, is dat samen met scholen de klachten rond schoolomgevingen goed worden geanalyseerd en samen tot maatregelen gaan komen.

Tot slot

Het rapport heeft zoals eerder aangegeven, inzicht geboden hoe scholen, ouders en scholieren de schoolomgeving ervaren. Dit is waardevol. Deze ervaringen willen wij graag delen met VVN, politie en andere stakeholders.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Ommen,

Secretaris,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. Denenberg', written over a circular stamp or seal.

L. Denenberg

Burgemeester,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M.J. Ahne', written in a cursive style.

M.J. Ahne

Bijlagen:

NAWOORD REKENKAMERCOMMISSIE

De rekenkamercommissie heeft met belangstelling kennis genomen van de reactie van het college op het onderzoeksrapport “Veiligheid rondom scholen”. Het feit dat het rapport naar de mening van het college waardevol is omdat het inzicht biedt in hoe scholen, ouders en scholieren de schoolomgeving ervaren en er samen met stakeholders mee aan de slag wil gaan, vinden wij van groot belang.

Wij willen graag een korte reactie geven.

Methodiek van het onderzoek

Een objectieve beoordeling van de veiligheid van de schoolomgeving is het aantal ongevallen dat op de betreffende locaties plaatsvindt. De laatste jaren hebben zich geen ongevallen met schoolgaande kinderen voorgedaan. Enkel op basis van dit feit kunnen we niet constateren dat de schoolroutes en de omgeving van de scholen in Ommen veilig zijn. Immers kan het risico dat zich op een bepaalde locatie een ongeval voordoet groter zijn dan gewenst. Het feit dat er zich in de praktijk (nog) geen ongeval heeft voorgedaan, doet aan de onveiligheid van zo'n plek dan niets af. Het college had graag gezien dat dergelijke risico's in de omgeving van de scholen waren beoordeeld door deskundigen. Wij hebben hier niet voor gekozen. Het onderzoeksrapport is duidelijk over de gehanteerde methodiek. De methodiek die we hebben gehanteerd, is gebaseerd op de opvattingen van ouders, schooldirecties en kinderen. Daarnaast is de verkeerssituatie ter plekke in beeld gebracht en beoordeeld. Hierbij is gebruikgemaakt van de Tien Gouden Regels van VVN. Het rapport bevat een beoordelingskader waarin wordt toegelicht wanneer een schoolomgeving beoordeeld wordt als veilig of als onveilig.

Enquêteren van scholieren en ouders

Het college constateert dat de beoordeling van de verkeersveiligheid door ouders en scholieren kan afwijken van die van deskundigen. Dat is vanzelfsprekend waar. Niettemin kan aan de – subjectieve – beoordeling van ouders gewicht worden toegekend aangezien zij de route van huis naar school en vice versa dagelijks afleggen en daarmee weten waar zich in de praktijk veiligheidsknelpunten voordoen. Dat de inrichting van het betreffende punt in lijn is met normen voor een veilige inrichting van de weg of straat doet daaraan niets af. Als een groot deel van ouders een plek op de route naar school of bij de school als onveilig ervaart, kan dat als voldoende aanleiding worden beschouwd om – samen met ouders en deskundigen – te bezien of verbeteringen mogelijk zijn. Die verbeteringen kunnen gelegen zijn in de inrichting van straten en wegen of in het gedrag van weggebruikers, waaronder de ouders zelf.

Getrokken conclusies in het rapport

Het college constateert dat er 'in het rapport een sfeer wordt gepresenteerd dat bij schoolomgevingen de verkeersveiligheid te wensen overlaat'. Het college is bang dat het vragen naar onveilige plekken en situaties het gevoel versterkt dat er iets mis is, terwijl er in de ogen van het college 'juist ontzettend veel goed gaat met de verkeersveiligheid rondom scholen'. Wij herkennen ons niet in het beeld dat het onderzoek een negatief beeld geeft van de verkeersveiligheid rondom scholen. Om de verkeersveiligheid rondom scholen te beoordelen moet vanzelfsprekend worden gekeken naar knelpunten. Dat laat onverlet dat er veel goed gaat. Het verkeer rondom de meeste scholen is in het onderzoeksrapport beoordeeld als veilig. De suggestie dat de uitvoering van het onderzoek bijdraagt aan gevoelens van onveiligheid, kunnen we niet volgen. Als ouders of scholieren onveiligheid ervaren in het verkeer is dat niet het gevolg van onze vragen, maar van hun eigen waarneming. De redenering van het college kan een argument opleveren om inwoners niet te vragen naar hun beleving van veiligheid of andere zaken omdat dit zou kunnen leiden tot negatieve gevoelens. Dat lijkt ons onwenselijk.

Genoemde aanbevelingen

Het college wil aanbevelingen 1 en 5 nog niet overnemen. Eerst wil het college samen met scholen de klachten rondom schoolomgevingen goed analyseren en samen maatregelen bedenken. Als het college hiermee bedoelt dat zij hierna aanbevelingen 1 en 5 wel wil uitvoeren, denken wij dat het college hiermee goed aansluit bij de intentie van de aanbevelingen.