



Evaluatie schoolzones in Gouda

Titel: Evaluatie schoolzones in Gouda
Uitgever: Gemeente Gouda
Datum: 17 september 2025
Status: Definitief

1	Inleiding	5
1.1	<i>Aanleiding van deze evaluatie</i>	5
1.2	<i>Doel en scope</i>	5
1.3	<i>Afbakening: welke scholen nemen we mee?</i>	6
1.4	<i>Leeswijzer</i>	7
2	Aanpak en werkwijze	8
2.1	<i>Schoolzonebalans</i>	8
2.2	<i>Eindscore en prioritering per school</i>	8
2.3	<i>Analyses en locatiebezoeken</i>	9
2.4	<i>Samenwerken met scholen</i>	9
3	Bevindingen en aandachtspunten	11
3.1	<i>Basisprincipes van een veilige schoolzone</i>	11
3.2	<i>Aandachtspunten vanuit scholen</i>	12
3.3	<i>Inzichten uit bureaustudie en locatiebezoeken</i>	13
3.3.1	Looproutes	13
3.3.2	Fietsroutes	14
3.3.3	Herkenbaarheid	14
3.3.4	Bewustwording	15
3.4	<i>Van knelpunten naar maatregelen</i>	16
4	Knelpunten en maatregelen	17
4.1	<i>Algemeen toepasbare maatregelen</i>	17
4.2	<i>Centrum</i>	18
4.2.1	Casimir Score: ■■■■	18
4.2.2	Aloysius Spieringstraat Score: ■■■■■■	19
4.3	<i>Kadebuurt en Kort Haarlem</i>	20
4.3.1	Prinses Julianaschool Score: ■■■■■■	20
4.3.2	Aloysius de Vrijestraat Score: ■■■■	21
4.4	<i>Voorwillenseweg, Oosterwei en Vreewijk</i>	22
4.4.1	De Piloot Score: ■■■■	22
4.4.2	Wereldwijs Score: ■■■■■■	24
4.5	<i>Goverwelle</i>	25
4.5.1	Samuëlschool ZML Score: ■■■■■■	25
4.5.2	De Vuurvogel en De Oostvogel Score: ■■■■■■	26
4.5.3	Goejanverwelleschool Score: ■■■■■■	27
4.5.4	Samuëlschool Wilhelmina van Pruisenlaan Score: ■■	28
4.5.5	't Carillon Geerpolderweg Score: ■■	29
4.5.6	't Carillon Ouverturelaan Score: ■■■■	30
4.5.7	't Palet Score: ■■	31
4.6	<i>Achterwillenseweg, Slagenbuurt, Middenwillens en Goudse Hout</i>	33
4.6.1	Graaf Jan van Nassauschool Score: ■■	33
4.6.2	OBS Vindingrijk Score: ■■■■	34

4.7	<i>Ouwe Gouwe</i>		36
4.7.1	De Bijenkorf	Score: ■■■■	36
4.7.2	Wilhelminaschool	Score: ■■■■■■	37
4.8	<i>Plaswijck</i>		38
4.8.1	Al Qalam	Score: ■■	38
4.8.2	Beverluisschool	Score: ■■■■	40
4.8.3	De Cirkel Brittenburg	Score: ■■■■	42
4.8.4	De Cirkel Rijnlust	Score: ■■■■	43
4.8.5	De Ridderslag	Score: ■■■■	44
4.8.6	De Carrousel	Score: ■■■■	45
4.8.7	Plaswijckschool	Score: ■■■■	46
4.9	<i>Bloemendaal</i>		47
4.9.1	De Startbaan	Score: ■■■■	47
4.9.2	De Triangel & Auris Groep Taalplein	Score: ■■■■	49
4.9.3	Het Schateiland en Het Groene Eiland	Score: ■■■■	50
4.9.4	Johannes Calvijnschool	Score: ■■	51
4.9.5	Livingstoneschool	Score: ■■■■	52
4.9.6	Het Avontuur	Score: ■■■■	54
4.10	<i>Nieuwe Park Oost en West en Gouwespoor</i>		55
4.10.1	CSG Park en Dijk	Score: ■■	55
4.11	<i>Westergouwe Oostpolder en Gouwestroom</i>		57
4.11.1	Ontdekkingsreizigers	Score: ■■	57
4.12	<i>De Korte Akkeren, Kromme Gouwe en Hollands IJssel</i>		58
4.12.1	De Goudakker	Score: ■■	58
4.12.2	OBS De Kas	Score: ■■■■	59
4.12.3	Westerschool	Score: ■■■■	60
5	Hoe nu verder?		62
5.1	<i>Urgente scholen</i>		62
5.2	<i>Fasering in uitvoering</i>		62
5.3	<i>Samenwerken en faseren</i>		63

1 Inleiding

Elke ochtend en middag wordt het druk rondom de basisscholen in Gouda. Kinderen verlaten het schoolplein, ouders halen hen op en fietsers en auto's komen samen in een beperkte ruimte. Dit is een moment waarop verkeersveiligheid extra belangrijk is. De gemeente Gouda werkt al jaren aan veilige schoolzones, maar ondanks eerdere verbeteringen ervaren ouders, leerkrachten en omwonenden nog steeds onveilige situaties. Deze rapportage is bedoeld om daar verandering in te brengen.

Met deze evaluatie kijken we kritisch naar de huidige situatie: waar ontstaan de knelpunten, welke maatregelen uit het verleden hebben gewerkt en waar is verdere verbetering nodig? Hierbij werken we nauw samen met scholen om hun ervaringen en wensen mee te nemen. Zij hebben dagelijks te maken met de verkeerssituatie rondom hun school en kunnen waardevolle inzichten bieden over wat goed gaat en waar nog aanpassingen nodig zijn. Dit plan biedt concrete oplossingen om ervoor te zorgen dat kinderen veilig naar school kunnen gaan en weer veilig thuiskomen.

1.1 Aanleiding van deze evaluatie

De gemeente Gouda zet zich in voor veilige schoolomgevingen en investeert in zowel infrastructuur als verkeerseducatie. Sinds mei 2008 werken we samen met scholen via het programma School op SEEF om verkeerseducatie structureel vorm te geven. Inmiddels zijn 32 scholen hierbij aangesloten, waarvan 5 het verkeersveiligheidslabel hebben behaald, wat borging van verkeerslessen garandeert.

Ook op het gebied van infrastructuur zijn er maatregelen getroffen. In het Mobiliteitsplan 2017-2026 en het Verkeerscirculatieplan (VCP) uit 2021 is vastgelegd dat schoolzones veiliger moeten worden ingericht. In de afgelopen jaren zijn bij 37 scholen in totaal 26 schoolzones aangelegd, waarbij sommige scholen een gezamenlijke schoolzone hebben. Daarnaast is er een bredere aanpak ingezet om een groot deel van de wegen om te zetten van 50 km/u naar 30 km/u (GOW30). Het verlagen van de snelheid draagt bij aan de verkeersveiligheid, maar het opnieuw inrichten van de openbare ruimte is kostbaar en vraagt tijd.

Ondanks deze inspanningen blijven er zorgen. In de afgelopen vier jaar hebben ouders, scholen en omwonenden melding gemaakt van onveilige situaties rondom scholen, en zijn er meerdere ongelukken gebeurd. Dit heeft geleid tot vragen vanuit de gemeenteraad, onder andere tijdens de vergadering van 21 januari 2025. Aanleiding hiervoor was onder andere een brief van OBS 't Palet op 23 januari 2025, waarin zorgen werden geuit over de verkeersveiligheid rondom de school.

Deze signalen maken duidelijk dat een evaluatie noodzakelijk is. Bovendien was dit ook voorzien in het maatregelenpakket van tranche 1 van het VCP, waarin op basis van een evaluatie aanvullende maatregelen rond schoolzones getroffen kunnen worden. Dit actieplan brengt alle beschikbare informatie samen en vormt de basis voor vervolgstappen om schoolzones in Gouda verder te verbeteren.

1.2 Doel en scope

Het doel van deze evaluatie is om de verkeersveiligheid rondom basisscholen in Gouda te verbeteren. We doen dit door de huidige situatie kritisch te analyseren, knelpunten in kaart te brengen, in gesprek te gaan met scholen en een actielijst met concrete maatregelen op te stellen.

Deze evaluatie richt zich specifiek op schoolzones en de directe omgeving van basisscholen in Gouda. We kijken naar de effectiviteit van eerdere maatregelen, zoals de aanleg van schoolzones en verkeerseducatieprogramma's, en onderzoeken waar verdere aanpassingen nodig zijn. Daarbij nemen we niet alleen fysieke maatregelen mee, maar ook gedragsbeïnvloeding, educatie en doen we dit in samenwerking met scholen en andere betrokkenen.

De uitkomsten van deze evaluatie dienen als basis voor gerichte verbeteringen op korte termijn en leveren waardevolle input voor de wijkmobiliteitsplannen die momenteel worden opgesteld. Op deze manier zorgen we voor een samenhangende en toekomstbestendige aanpak van verkeersveiligheid in Gouda.

1.3 Afbakening: welke scholen nemen we mee?

In deze evaluatie richten we ons op basisscholen en basisscholen voor speciaal onderwijs. Bij basisscholen zien we een mix van verkeersstromen: veel kinderen komen lopend of fietsend, terwijl ouders ook regelmatig met de auto brengen of halen. Dit zorgt voor drukke situaties waarin verschillende vervoersmiddelen elkaar kruisen. Bij middelbare scholen is dit beeld anders. Leerlingen gaan daar vrijwel altijd zelfstandig naar school, meestal op de fiets, en er is minder sprake van grote verkeersstromen met auto's direct bij de ingang.

Schoolzones zijn met name bedoeld voor jongere kinderen, omdat zij kwetsbaarder zijn in het verkeer en vaak nog begeleiding nodig hebben. Door deze focus zorgen we ervoor dat de maatregelen en adviezen uit deze evaluatie gericht zijn op de plekken waar de meeste verkeersrisico's spelen.

In het Uitvoeringsplan Onderwijshuisvesting 2026-2030 2de tranche IHP (vastgesteld in raad op 18 juni 2025) is een overzicht opgenomen hoe de komende jaren scholen een (nieuwe) plek krijgen, of worden samengevoegd. Het IHP wordt, net als het Verkeerscirculatieplan, gefaseerd uitgevoerd waarbij elke keer maar geld is voor enkele scholen. Ook kunnen scholen zelf besluiten om te stoppen of samen te voegen. Daarmee ontstaat onzekerheid over of het nog wel nodig is om te investeren in schoolzones. Bij de scholen die het betreft is dat in hoofdstuk 4 aangegeven. Een regelmatige check met afdeling VGO wat betreft de planning is essentieel.

Hieronder een overzicht van de scholen, naar wijken op basis van de wijkmobiliteitsplannen:

Wijk: Centrum / binnenstad
Daltonbasisschool Casimir
Sint Aloysius Spieringstraat

Wijk: Kadebuurt en Kort Haarlem
Prinses Julianaschool
St. Aloysius A.G. de Vrijestraat

Wijk: Voorwillenseweg, Oosterwei en Vreewijk
Samuëlschool ZLM
De Piloot
OBS Wereldwijs

Wijk: Goverwelle
De Oostvogel
De Vuurvogel
Goejanverwelleschool
Samuëlschool
t Carillon Geerpolderweg
t Carillon Ouverturelaan
t Palet Knipmolenweg

Wijk: Achterwillenseweg, Slagenbuurt, Middenwillens en Goudse Hout
Graaf Jan van Nassauschool
OBS Vindingrijk
Wethouder H Luidensschool

Wijk: Ouwe Gouwe
De Bijenkorf

Koningin Wilhelminaschool

Wijk: Plaswijck
Al Qalam
Beverluisschool
De Cirkel Brittenburg
De Cirkel Rijnlust
De Ridderslag
Jenaplanschool De Carrousel
Plaswijckschool

Wijk: Bloemendaal
De Startbaan
De Triangel + Auris Groep Taalplein
Het Schateiland
Johannes Calvijnsschool
Livingstoneschool
Het Avontuur

Wijk: Nieuwe Park Oost en West en Gouwespoor
CSG Park en Dijk

Wijk: Westergouwe Oostpolder en Gouwestroom
Ontdekkingsreizigers

Wijk: De Korte Akkeren, Kromme Gouwe en Hollands IJssel
De Goudakker
OBS De Kas
Westerschool

1.4 Leeswijzer

Dit rapport gaat over de verkeersveiligheid rondom basisscholen in Gouda en bevat voorstellen voor verbeteringen.

- **Hoofdstuk 2** legt uit hoe het onderzoek is uitgevoerd. We vertellen hoe we informatie hebben verzameld en hoe we scholen en andere partijen hebben betrokken.
- **Hoofdstuk 3** bespreekt basisprincipes van veilige schoolzones, en toont algemene conclusies naar aanleiding van de analyse.
- **Hoofdstuk 4** bevat de verbetermaatregelen die we voorstellen, met daarbij informatie over de haalbaarheid, kosten en prioriteit.
- **Hoofdstuk 5** bespreekt de vervolgstappen die we zetten om schoolzones veiliger te maken.

Dit document helpt om de juiste keuzes te maken en de nodige maatregelen voor betere verkeersveiligheid bij scholen in Gouda door te voeren.

2 Aanpak en werkwijze

Om een volledig en betrouwbaar beeld te krijgen van de verkeersveiligheid in schoolzones in Gouda, hebben we een integrale aanpak gehanteerd. Dit betekent dat we niet alleen gebruik hebben gemaakt van objectieve data en locatiebezoeken, maar ook de ervaringen van scholen en ouders hebben meegenomen. Zij zijn immers dagelijks betrokken bij de verkeerssituatie en kunnen waardevolle inzichten bieden. Door deze participatieve aanpak sluiten de voorgestelde maatregelen beter aan op de praktijk.

De werkwijze bestaat uit drie hoofdelementen:

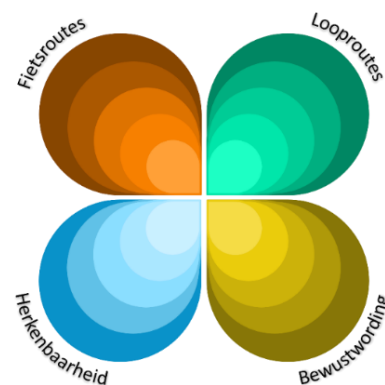
- **Analyse vooraf:** Inventarisatie van bestaande data en openbare bronnen om een eerste beeld te krijgen van de situatie.
- **Locatiebezoeken:** Observaties van de schoolzones tijdens haal- en brengmomenten of schooluren, afhankelijk van de situatie.
- **Participatie van scholen:** Panelgesprekken en vragenlijsten om ervaringen en knelpunten in kaart te brengen.

Dit onderzoek vond plaats van februari tot mei 2025. Deze planning sloot zoveel mogelijk aan bij de lopende wijkmobiliteitsplannen, zodat de resultaten hierin meegenomen konden worden. Hierdoor stemmen we de verkeersveiligheidsmaatregelen integraal af op de bredere mobiliteitsontwikkelingen in de stad.

2.1 Schoolzonebalans

Voor de evaluatie van de schoolzones is gebruikgemaakt van de **schoolzonebalans**. Met deze methode beoordelen we op een gestructureerde manier zowel objectieve als subjectieve aspecten van verkeersveiligheid. De schoolzonebalans bestaat uit vier hoofdonderdelen:

- **Looproutes:** Beoordeling van oversteekplaatsen, toegankelijkheid, voorrangssituaties en de logica van looproutes, aangevuld met ervaringen van gebruikers.
- **Fietsroutes:** Analyse van fietspaden, snelheid gemotoriseerd verkeer, voorrangssituaties en herkenbaarheid, met aandacht voor veiligheid en comfort.
- **Herkenbaarheid:** Onderzoek naar de zichtbaarheid van schoolzones, zowel fysiek (bebording, markeringen) als digitaal (navigatiesystemen), en de inrichting van kiss & ride-zones.
- **Bewustwording:** Inventarisatie van initiatieven om veilig verkeersgedrag te stimuleren, zoals verkeerseducatie, fietsbeleid voor medewerkers en gedragscampagnes voor ouders en kinderen.



Figuur 1 de Schoolzonebalans

Scholen worden beoordeeld met een score van op basis van hun prestaties per thema, zoals looproutes, fietsroutes, herkenbaarheid en bewustwording. Deze scores gecombineerd levert een score per school op; van één tot vijf.

2.2 Eindscore en prioritering per school

Elke school krijgt op basis van de vier thema's een totaalscore van 1 tot 5. Deze score is richtinggevend voor de urgentie van maatregelen en het ambitieniveau voor verbetering. De interpretatie is als volgt:

- **Score 4 of 5 – Voorbeeldniveau:** De schoolzone voldoet ruimschoots aan de uitgangspunten voor verkeersveiligheid, op alle vier thema's. De inrichting is doordacht

en veilig, en het gedrag van verkeersdeelnemers sluit hierop aan. Op korte termijn zijn geen ingrijpende maatregelen noodzakelijk. De focus ligt op behoud en verfijning.

- **Score 3 – Basisniveau:** De vier thema's worden als voldoende beoordeeld en de verkeersveiligheid is op orde, maar er zijn aandachts- of verbeterpunten. De situatie is acceptabel, mits periodiek geëvalueerd en bijgestuurd. Deze scholen worden gemonitord, maar hebben op korte termijn geen prioriteit voor fysieke maatregelen.
- **Score 1 of 2 – Urgent:** De schoolzone bevat één of meerdere structurele knelpunten die directe actie vereisen. De veiligheid is onvoldoende gewaarborgd. Deze scholen krijgen prioriteit bij de uitwerking en uitvoering van maatregelen.

Het streven is dat alle scholen minimaal het basisniveau (score 3) behalen. Scholen die onder dit niveau scoren, worden nadrukkelijk meegenomen in de prioritering van de gemeentelijke uitvoeringsagenda.

2.3 Analyses en locatiebezoeken

Om de verkeerssituatie rondom scholen goed in beeld te brengen, is gestart met een uitgebreide analyse van verschillende databronnen. Daarbij is gekeken naar verkeersongevallen, verkeersstromen en bestaande beleidskaders. Ook hebben scholen via een vragenlijst knelpunten en ervaringen gedeeld. Deze inzichten vormden de basis voor de locatiebezoeken.

Tijdens de locatiebezoeken is de verkeersveiligheid rondom scholen in de praktijk beoordeeld. Scholen met duidelijke knelpunten naar aanleiding van de analyse vooraf zijn bezocht tijdens haal- en brengmomenten, terwijl bij andere scholen is gekeken naar de situatie buiten de spitsuren. Zo ontstond een compleet beeld van de verkeerssituatie.

Een adviseur observeerde de omgeving van de school gedurende ongeveer een uur, met aandacht voor de verkeerssituatie, loop- en fietsroutes, herkenbaarheid van de schoolzone en het gedrag van weggebruikers. Dit gebeurde zo onopvallend mogelijk om een realistisch beeld te krijgen. De bevindingen zijn vastgelegd met foto's en aantekeningen en opgenomen in de rapportage. Ook de bredere verkeerssituatie binnen een straal van 150 meter is meegenomen.

Door deze werkwijze is inzicht verkregen in de sterke en zwakke punten van de schoolzones en zijn gerichte verbetermaatregelen opgesteld.

2.4 Samenwerken met scholen

Een goed beeld van de verkeersveiligheid rond scholen ontstaat alleen door samen te werken met de scholen zelf. Zij ervaren dagelijks hoe de verkeersstromen verlopen en waar knelpunten zitten. In eerdere trajecten bleek dat het betrekken van scholen tijdens het proces cruciaal is voor het succes van maatregelen. Daarom is in dit onderzoek veel aandacht besteed aan een integrale samenwerking met alle scholen, ongeacht hun mate van actieve deelname.

Om zoveel mogelijk scholen te betrekken, zijn drie stappen doorlopen:

1. **Vragenlijst** – Alle scholen ontvingen een vragenlijst waarin zij ervaringen met de verkeersveiligheid rondom hun school konden delen. Dit bood een eerste inzicht in knelpunten en verbeterpunten.
2. **Eerste panelgesprek** – Een maand later vond een panelgesprek plaats waarin de scholen dieper ingingen op de uitkomsten van de vragenlijst en aanvullende context konden geven. Dit gesprek zorgde ervoor dat gedeelde uitdagingen en mogelijke oplossingen goed in beeld kwamen.
3. **Tweede panelgesprek** – Later in het traject is een tweede panelgesprek gehouden waarin het conceptrapport met maatregelen is besproken. Hierdoor konden scholen beoordelen of de voorstellen aansloten bij hun praktijkervaringen en waar nodig verbeteringen aandragen.

Scholen die om welke reden dan ook niet deelnamen aan de panelgesprekken, zijn per e-mail periodiek op de hoogte gehouden van de voortgang. Ook hebben zij de mogelijkheid gehad om

feedback te leveren op de conceptversie van deze rapportage. Zo hadden alle scholen de mogelijkheid om betrokken te blijven en input te leveren.

Deze aanpak zorgde ervoor dat scholen gedurende het hele proces gehoord werden, dat de maatregelen zoveel mogelijk draagvlak kregen en dat ze in de praktijk daadwerkelijk nuttig en uitvoerbaar zijn.

3 Bevindingen en aandachtspunten

Op basis van locatiebezoeken, data-analyse en gesprekken met scholen brengen we in dit hoofdstuk de belangrijkste inzichten en aandachtspunten rondom schoolzones in Gouda in kaart. We kijken hierbij naar de vier hoofdonderdelen uit de schoolzonebalans: looproutes, fietsroutes, herkenbaarheid en bewustwording. Uit de verzamelde informatie komen zowel positieve ontwikkelingen als structurele knelpunten naar voren. Sommige maatregelen uit het verleden blijken effectief, terwijl andere juist aanleiding geven tot aanpassingen of extra inspanningen.

In de volgende paragrafen presenteren we de basisprincipes van een veilige schoolzone (3.1), de ervaringen en aandachtspunten die uit de participatie met scholen zijn gekomen (3.2), algemene bevindingen uit de bureaustudie en locatiebezoeken (3.3), en hoe deze inzichten samenkomen in concrete prioriteiten en vervolgstappen (3.4).

3.1 Basisprincipes van een veilige schoolzone

Bij het beoordelen van de verkeersveiligheid rondom scholen is het belangrijk om stil te staan bij enkele fundamentele uitgangspunten. Ten aanzien van schoolzones zijn diverse richtlijnen opgesteld, zoals de CROW-richtlijn 'Schoolzones: toepassing en inrichting'. Ook Veilig Verkeer Nederland (VVN) heeft richtlijnen voor een veilige schoolomgeving opgesteld. Een veilige schoolzone is meer dan een fysieke inrichting. Het vraagt ook om bewustwording, gedragsverandering en samenwerking.

Gedrag en bewustwording

Verkeersveiligheid is niet alleen een ruimtelijke of infrastructurele opgave, maar ook zeker een gedragsvraagstuk. Veel onveilige situaties worden veroorzaakt door onveilig gedrag van verkeersdeelnemers: te hard rijden, foutparkeren of het negeren van verkeersregels. In en rondom schoolzones is hiervan vaak ook sprake. Tijdens haal- en brengmomenten van scholen is het vaak kortstondig druk en zijn er veel jonge verkeersdeelnemers in het verkeer. Daarnaast kan haast onder ouders soms leiden tot vluchtig gedrag in het verkeer, zoals te hard rijden of tijdelijk foutief parkeren.

Het stimuleren van bewust gedrag is daarom belangrijk, zeker in schoolzones waar kwetsbare verkeersdeelnemers zich in het verkeer bevinden. Dit vraagt om structurele aandacht voor gedragsverandering en bewustwording, zowel door de gemeente als door scholen. De gemeente kan hierin faciliteren door educatieve programma's, handhaving, en het ondersteunen van scholen bij het opzetten van bewustwordingscampagnes. Deze gedragscomponent is ook een speerpunt van de gemeente, en komt in dit rapport daarom expliciet en herhaaldelijk terug. Een veilige schoolomgeving is pas echt effectief wanneer infrastructuur en gedrag elkaar versterken.

Adequate inrichting van een schoolzone

Aan de andere kant vraagt veilige schoolzone om een zorgvuldige inrichting die gericht is op het voorkomen van onveilige situaties en het in goede banen leiden van verkeersbewegingen. Een goed ontworpen schoolzone draagt actief bij aan het verkeersbewustzijn van alle weggebruikers, met name kinderen. Daarbij is het van belang dat de infrastructuur uitnodigt tot veilig gedrag én dat de omgeving duidelijk herkenbaar is als een plek waar verkeersdeelnemers extra voorzichtig moeten zijn.

Belangrijk in de inrichting van schoolzones is dat ze direct herkenbaar zijn voor weggebruikers, ook als zij niet bekend zijn met de situatie ter plaatse. Dit vraagt om duidelijke bebording en markeringen op het wegdek, zoals de tekst 'school' of 'schoolzone' op het wegdek en , kleurrijke palen, zoals regenboogpaaltjes. (zie Figuur 2). Ook kan er eventueel tijdelijke bebording worden geplaatst bij breng- en haalmomenten. Daarmee wordt aan het verkeer duidelijk gemaakt dat ze extra waakzaam moeten zijn.



Figuur 2 Schoolzoneborden en -markering

De fysieke inrichting van de schoolomgeving moet gericht zijn op het scheiden van verkeersstromen. Voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer moeten elk een eigen, veilige ruimte hebben. Als deze scheiding niet mogelijk is, dan moet de gedeelde ruimte zodanig worden ingericht dat de snelheid van voertuigen automatisch wordt beperkt, bijvoorbeeld door versmallingen, drempels of verhoogde plateaus. Het uitgangspunt om die wegen een snelheidslimiet te geven van ten hoogste 30 kilometer per uur.

Daarnaast moeten oversteekplaatsen in schoolzones bij voorkeur binnen een 30 km/u-zone vallen. Ze moeten helder zichtbaar zijn, bijvoorbeeld met opvallende bestrating of markering, en vrijgehouden worden van geparkeerde auto's die het zicht kunnen belemmeren. Het is belangrijk dat automobilisten op tijd kunnen reageren op overstekende kinderen, die niet altijd voorspelbaar gedrag vertonen. Goede zichtlijnen en een logische plaatsing dragen bij aan de veiligheid.

Belangrijk in de inrichting is ook de positionering van Kiss & Ride-zones. Deze liggen idealiter niet direct voor de schooldeur, maar op enige afstand ervan (circa 100 tot 150 meter). Zo wordt voorkomen dat auto's in groten getale direct voor de ingang stoppen of keren, wat leidt tot onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties voor overstekende kinderen. Een goede Kiss & Ride-zone is ruim genoeg voor het verkeer dat deze gebruikt, goed gemarkeerd, aangegeven met bebording en gescheiden van de hoofdroutes voor fietsers en voetgangers.

Tot slot is het belangrijk dat er een overzichtelijke inrichting is. Onnodige obstakels op trottoirs of bij oversteekplaatsen moeten worden vermeden, en het straatbeeld moet kinderen de mogelijkheid geven om zelfstandig en veilig te reizen. Een heldere, logische inrichting zorgt ervoor dat verkeersdeelnemers eerder risico's signaleren.

Een goed functionerende schoolzone is dus meer dan een set fysieke ingrepen; het is een combinatie van inrichting, herkenbaarheid, gedrag en bewustwording, waarin infrastructuur en opvoeding elkaar versterken. Alleen op die manier ontstaat een veilige omgeving waarin kinderen zich vrij kunnen bewegen en leren omgaan met het verkeer.

De rol van scholen

De primaire taak van scholen is en blijft het geven van goed onderwijs. Daarnaast spelen scholen een sleutelrol in het vergroten van de verkeersveiligheid. Zij zijn dagelijks aanwezig op de locatie en kunnen risicovolle situaties snel signaleren. Bovendien hebben zij invloed op het gedrag van ouders en leerlingen, en kunnen zij lokale bewustwordingsacties organiseren om ouders en kinderen te informeren. Denk aan het proactief informeren van ouders via nieuwsbrieven, het verdelen van flyers of stickers tegen foutparkeren of het organiseren van verkeersacties en educatieve programma's.

3.2 Aandachtspunten vanuit scholen

Uit de participatie met scholen blijkt dat de verkeersveiligheid rondom schoolzones nog steeds een belangrijk aandachtspunt is. Aan alle 41 scholen is een vragenlijst gestuurd met een uitnodiging gestuurd om deel te nemen aan panelgesprekken. Circa 50% van de ondervraagde

scholen heeft gereageerd op de vragenlijst en vijf scholen hebben zich aangemeld voor het eerste panelgesprek. De reacties geven een helder beeld van de knelpunten die scholen ervaren en de verbeteringen die zij nodig achten. Ook is door enkele scholen aangegeven dat de schoolzones goed functioneren en dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn.

Een veelvoorkomend probleem betreft **fietsroutes**. Fietzers worden regelmatig ingehaald door te snel rijdend verkeer of raken in de verdrukking bij smalle toegangswegen. Op meerdere locaties ontbreekt een veilige oversteek, waardoor kinderen risico lopen bij het oversteken van drukke wegen. Een voorbeeld hiervan is de Middenmolenlaan. Ook blijkt dat fietsers zich soms opgejaagd voelen door het autoverkeer, vooral op routes waar zij een prominente plek op de weg hebben (bijvoorbeeld fietsstraten, en straten met een smal profiel). Op wegen waar de maximumsnelheid 50 km per uur is, en er geen vrijliggende fietspaden zijn, ervaren fietsers een onveilig gevoel.

Ook de **looproutes** laten te wensen over. Voetgangers moeten vaak tussen geparkeerde auto's door manoeuvreren, omdat trottoirs worden geblokkeerd door foutparkeerders, of auto's die keren. Dit beperkt het overzicht en vergroot de kans op gevaarlijke situaties, vooral voor jonge kinderen. Meerdere scholen gaven aan dat de combinatie van afzetzones en parkeervakken dichtbij de ingang van scholen leidt tot een onoverzichtelijke en risicovolle situatie voor lopende en fietsende kinderen.

Daarnaast is de **herkenbaarheid** van schoolzones een terugkerend thema. Hoewel regenboogpaaltjes en schoolzonemarkeringen aanwezig zijn, ervaren scholen deze als onvoldoende effectief. De inrichting sluit vaak niet aan bij een 30 km/u-zone, waardoor verkeersgedrag niet verandert. Dit leidt tot chaotische situaties, zoals op de Calslaan waar onduidelijke afbakening tussen rijbaan, stoep en parkeervakken zorgt voor verwarring.

Ook afzetzones dragen bij aan onoverzichtelijkheid. Foutparkeerders en auto's die keren maken het voor kinderen lastig en gevaarlijk om veilig over te steken. Scholen geven aan dat de zichtbaarheid van schoolzones beter kan en dat de huidige maatregelen de verkeersdrukte onvoldoende reguleren.

Tot slot is **bewustwording** bij ouders een belangrijk aandachtspunt. Ondanks herhaalde inspanningen van scholen om aandacht te vragen voor veiliger rijden, blijkt dat veel ouders zich niet altijd aan de verkeersregels houden. Dit leidt tot onveilige situaties zoals het negeren van inrijverboden, verkeerd parkeren, of te hard rijden in de buurt van scholen. Ruim een kwart van de scholen die hebben gereageerd noemt te hard rijden als oorzaak van onveiligheid. De Middenmolenlaan, waaraan basisschool 't Palet ligt, is hiervan een sprekend voorbeeld. Sommige scholen hebben een inrijverbod, of een eenrichtingsweg bij de ingang van de school, die vaak worden genegeerd. Wanneer ouders worden aangesproken zorgt dit in sommige gevallen voor escalatie en verkeersagressie. Scholen zien dat gedragsverandering bij ouders noodzakelijk is, maar wijzen er ook op dat het correct en veilig inrichten van de schoolzones ook een belangrijke rol heeft.

3.3 Inzichten uit bureaustudie en locatiebezoeken

In deze paragraaf worden de bevindingen uit de bureaustudie en locatiebezoeken gepresenteerd. Hierbij worden trends en objectieve gegevens besproken met betrekking tot de vier thema's: fietsroutes, looproutes, herkenbaarheid en bewustwording. Deze analyse geeft inzicht in de huidige verkeersveiligheid rondom schoolzones en de knelpunten die hierbij spelen. In hoofdstuk 4. **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** staan de maatregelen per school.

3.3.1 Looproutes

De kwaliteit van voetpaden rondom scholen varieert. Hoewel de meeste trottoirs in goede staat verkeren, komen verzakkingen regelmatig voor. Deze worden doorgaans snel hersteld en vormen geen structureel probleem, maar kunnen tijdelijk voor ongemak zorgen. Smalle voetpaden met obstakels zoals verlichting en paaltjes beperken daarnaast soms de loopruimte, vooral tijdens drukke breng- en haalmomenten.

Oversteeklocaties bij scholen zijn vaak wel aanwezig, maar niet altijd op de meest passende locatie. Bovendien belemmeren geparkeerde auto's regelmatig het zicht op oversteeklocaties, wat oversteken onveilig maakt. Verder blijken veel leerlingen en ouders alternatieve routes te nemen, zoals olifantenpaadjes, die niet altijd goed zijn ingericht op voetgangersveiligheid.

Het scheiden van verkeersstromen gebeurt nauwelijks. Op veel locaties delen voetgangers en fietsers de ruimte, terwijl fietspaden vaak te smal zijn voor de verkeersdrukte. Dit probleem speelt ook bij Kiss & Ride-zones: daar ontstaan risico's voor voetgangers en fietsers doordat auto's stoppen bij schoolingangen, portieren plotseling opengaan en fietsers tussen de voertuigen door moeten manoeuvreren. Hierdoor ontstaan chaotische en potentieel gevaarlijke situaties.

3.3.2 Fietsroutes

Uit ongevallendata blijkt dat er in de afgelopen 4 jaar 34 geregistreerde ongevallen zijn geweest in en rondom schoolzones, waarvan enkele tijdens schooltijden, zoals een botsing tussen een fietsende leerling en een auto bij 't Palet. Dit aantal geeft echter een beperkt beeld, omdat bijna ongevallen of ongevallen zonder letsel vaak niet worden geregistreerd of worden gemeld. Uit gesprekken met scholen blijkt dat deze situaties regelmatig voorkomen.

De meeste gevaarlijke situaties doen zich voor net buiten de schoolzones, op routes waar kinderen een 50 km/u-weg moeten oversteken. Slecht overzicht, onduidelijke voorrangssituaties en wegen die gedeeld moeten worden met autoverkeer zorgen voor risico's. Over het algemeen voldoen veel fietspaden niet aan de juiste maatvoering en zijn ze verouderd, vaak nog met tegels die het comfort en de veiligheid verminderen. Een positief voorbeeld is de Bloemendaalseweg, die veel gebruikt wordt als doorgaande fietsroute. Hier rijden weinig auto's.

Bij veel scholen worden fietsroutes geblokkeerd door stilstaande of kerende auto's, met name bij schoolingangen en afzetzones. Hierdoor moeten fietsers tussen voertuigen door slingeren, wat het risico op aanrijdingen vergroot. Voor leerlingen zijn er over het algemeen voldoende fietsenstallingen op schoolterreinen. Voor ouders die hun kinderen op de fiets brengen, ontbreekt echter vaak een duidelijke afzetplek; die er voor auto's meestal wel is. In de binnenstad is fietsparkeren een extra uitdaging, doordat smalle trottoirs vaak geblokkeerd worden door geparkeerde fietsen van bewoners.

3.3.3 Herkenbaarheid

Herkenbare schoolzones zorgen ervoor dat automobilisten en andere weggebruikers extra alert zijn in de omgeving van een school. Een herkenbare schoolzone maken hen bewust van de aanwezigheid van jonge kinderen, die onvoorspelbaar kunnen zijn in het verkeer.

In de afgelopen jaren zijn er voor 33 van de 37 scholen schoolzones aangelegd. Deze schoolzones zijn voorzien van 'schoolzone'-markeringen op het wegdek en aan beide kanten van de weg een regenboogpaal (zie Figuur 3). Daarnaast zijn er bij de ingangen van school en gevaarlijke locaties een hoge regenboogpaal met een waarschuwbord (J21 met onderbord 'Schoolzone') geplaatst, en staan er lage regenboogpalen bij gevaarlijke oversteken en kruisingen om weggebruikers extra alert te maken.



Figuur 3 Schoolzonemarkering en palen

De toegepaste inrichting van de schoolzones in Gouda is grotendeels in lijn met de richtlijnen van het CROW¹. Daarin staat dat een schoolzone duidelijk herkenbaar moet zijn en bestuurders moet aansporen om hun rijgedrag aan te passen. De richtlijn adviseert onder andere duidelijke markeringen, attentieborden en snelheid verlagende maatregelen. In schoolzones mag de maximumsnelheid niet hoger zijn dan 30

¹ Schoolzones: toepassing en inrichting, CROW

km/uur. In Gouda zijn de markeringen en attentieborden goed toegepast, maar snelheidsbeperkingen zijn niet overal doorgevoerd. Dit kan betekenen dat in sommige schoolzones het effect van de maatregelen beperkt is.

Deze hierboven besproken visuele maatregelen dragen bij aan de herkenbaarheid van schoolzones, maar observaties en meldingen laten zien dat het niet altijd leidt tot veilig verkeersgedrag. Automobilisten remmen niet overal voldoende af en ook foutparkeren blijft een probleem. Dit benadrukt dat herkenbaarheid alleen niet genoeg is en dat aanvullende maatregelen nodig kunnen zijn, zoals bewustwording, fysieke aanpassingen of handhaving.

Naast fysieke herkenbaarheid is er ook digitale herkenbaarheid. Via het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) kunnen navigatiesystemen, zoals die in auto's en op telefoons, informatie opvragen over schoolzones. Bestuurders krijgen dan een melding als ze een schoolzone naderen tijdens lesuren. Dit helpt om automobilisten bewuster te maken van de verkeerssituatie. Uit een recente pilot in vijf gemeenten blijkt dat de digitale waarschuwingen een positief effect hebben op het rijgedrag van automobilisten.

Op dit moment is voor slechts 22 van de 41 Goudse scholen een schoolzone geregistreerd en gevalideerd op de NDW-website. Om ervoor te zorgen dat alle schoolzones digitaal zichtbaar zijn, is het belangrijk dat de gemeente deze informatie van alle scholen invoert en up-to-date houdt.

3.3.4 Bewustwording

Om verkeersveiligheid verder te verbeteren, is niet alleen de infrastructuur van belang, maar ook bewustwording bij ouders en kinderen. In schoolzones spelen ouders een grote rol. Zij bepalen hoe hun kinderen naar school reizen en dragen zo bij aan de verkeerssituatie rondom scholen. Auto's zorgen voor de meeste verkeersdruk en risico's, maar ouders kunnen juist ook bijdragen aan een veiligere omgeving door te kiezen voor lopen of fietsen.

Daarnaast ontwikkelen kinderen die lopend of (zelfstandig) fietsend naar school gaan, hun verkeersvaardigheden beter dan kinderen die met de auto worden gebracht². Door actief deel te nemen aan het verkeer, leren zij verkeerssituaties inschatten en risico's herkennen. Dit draagt bij aan hun zelfstandigheid en veiligheid, maar ook aan hun mobiliteitskeuzes op latere leeftijd.

Een manier om kinderen te laten leren over verkeersgedrag stimuleren zij bijvoorbeeld educatieve campagnes, verkeerslessen en acties. Gemeente Gouda stimuleert de methodiek [Scholen op SEEF](#); een op scholieren gericht educatieprogramma dat ze leert zich veilig en verantwoord te gedragen in het verkeer. Ruim de helft van alle scholen maakt hier gebruik van (32 van de 41 scholen), en 5 scholen hebben ook het SEEF-label gekregen. Het SEEF-label is een verkeersveiligheidslabel. Basisscholen die meedoen aan SCHOOL op SEEF, kunnen een label aanvragen waarmee zij laten zien dat de verkeerseducatie op de school op niveau is. Ze dienen daarvoor een schoolactieplan in en worden beoordeeld door de onafhankelijke labelcommissie van het ROV Zuid-Holland. Als een school genoeg punten haalt, krijgt de school een certificaat dat drie jaar geldt.

Scholen spelen ook een belangrijke rol bij het beïnvloeden van ouders als het gaat om hoe zij hun kinderen naar school brengen en zich gedragen in het verkeer. Op het gebied van bewustwording van ouders is gebruik gemaakt van informatie die door scholen is verstrekt. Hieruit blijkt dat er minder aandacht is voor het bewustmaken van ouders over verkeers(on)veilig gedrag, dan voor verkeerseducatie van kinderen. Wel zien we dat scholen op locaties die als minder veilig worden ervaren, meer inspanningen verrichten om verkeersveiligheid te stimuleren, waarbij ze zich primair richten op ouders.

Het is belangrijk dat alle scholen ouders bewust maken van hun rol. Dat kunnen scholen bijvoorbeeld doen door stickers uit te delen die foutparkeren ontmoedigen of door het geven van 'duimen' aan ouders die het goede voorbeeld geven. Enkele scholen laten leerkrachten tijdens haal- en brengmomenten toezien op de verkeerssituatie en ouders aanspreken op onveilig gedrag. Uit de inventarisatie blijken dat soort initiatieven vooral ontstaan op plekken

² Kinderen van 0-14 jaar. SWOV-factsheet, juli 2019 SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Den Haag

waar verkeersproblemen urgent zijn (zie ook Hoofdstuk 4), en minder bij scholen waar de urgentie laag is. Dit laat zien dat scholen zich bewust zijn van de rol die ouders spelen in de verkeersveiligheid. Bewustwording onder ouders is een aandachtspunt, omdat slechts een klein aantal scholen hier structureel op inzet.

3.4 Van knelpunten naar maatregelen

Op basis van de bevindingen uit de vorige paragrafen, hebben we de belangrijkste knelpunten in kaart gebracht. Nu gaan we kijken naar de maatregelen die we kunnen nemen om deze problemen op te lossen. In Hoofdstuk 4 bespreken we per school knelpunten, en presenteren we maatregelen om ze op te lossen. We maken hierbij een onderscheid tussen drie soorten maatregelen:

- **Korte termijn (0-2 jaar):** Zogenaamde 'quick wins'. Dit zijn maatregelen die snel uitgevoerd kunnen worden en direct resultaat opleveren, zoals het toevoegen van extra markeringen, gedragscampagnes of het aanpassen van verkeersinrichting op risicolocaties. Deze maatregelen kunnen op korte termijn worden doorgevoerd.
- **Middellange termijn (2-5 jaar):** Zogenaamde planmatige ingrepen. Deze maatregelen kosten iets meer tijd en gaan vaak over grotere veranderingen, zoals het verbeteren van fietspaden of het herinrichten van kruispunten. Ze zijn belangrijk voor de veiligheid, maar moeten goed worden voorbereid.
- **Lange termijn (5+ jaar):** Zogenaamde grote ingrepen. Dit zijn grote aanpassingen die vaak te maken hebben met weg- of infrastructuurprojecten die in de toekomst gepland staan. Dit kan bijvoorbeeld gaan om herinrichting van grotere delen van de weg of schoolzones.

In Hoofdstuk 4 worden de scores en concrete maatregelen per school gepresenteerd. Daarbij kijken we naar de urgentie van de situatie. Urgente scholen krijgen als eerste de maatregelen die nodig zijn. Zo zorgen we ervoor dat we snel de belangrijkste knelpunten aanpakken, maar ook werken aan oplossingen voor de langere termijn.

4 Knelpunten en maatregelen

In dit hoofdstuk worden de specifieke knelpunten en maatregelen per schoolzone gepresenteerd die voortkomen uit de bevindingen in de vorige hoofdstukken. In de maatregelen maken we onderscheid tussen algemeen toepasbare maatregelen en maatregelen die specifiek voor bepaalde scholen gelden.

Aspecten Voor iedere maatregel worden de aspecten inpasbaarheid, kosten, haalbaarheid en prioriteit beschreven.

- **Inpasbaarheid** verwijst naar de mate waarin de maatregel fysiek en ruimtelijk haalbaar is binnen het bestaande wegennet en de schoolomgeving.
- **Kosten** geven een indicatie van de financiële middelen die nodig zijn om de maatregel uit te voeren. Hierbij gaat het, tenzij anders vermeld, prijzen per school vermeld.
- **Haalbaarheid** geeft aan hoe snel de maatregel geïmplementeerd kan worden, bijvoorbeeld op korte termijn (0-2 jaar), middellange termijn (2-5 jaar) of langere termijn (5+ jaar).

Paragraaf 4.1 beschrijft maatregelen die kunnen worden toegepast in iedere schoolzone en bij iedere school. De overige paragrafen (4.2 – 4.8) bespreken de knelpunten en maatregelen per wijk. De knelpunten en maatregelen zijn per thema weergegeven, zie Figuur 4.

- Zie hoofdstuk 2 voor meer informatie over de score methodiek en hoe deze te interpreteren is.



Figuur 4 Thema's en kleuren

4.1 Algemeen toepasbare maatregelen

Actieve communicatie richting ouders en leerlingen				Herkenbaarheid
Iedere school zorgt voor actief beleid om ouders te stimuleren tot verkeersveilig en bewust verkeersgedrag. School kan hierbij zelf een vorm kiezen, bijvoorbeeld: nieuwsbrieven of verkeersouders.				
Inpasbaarheid	-	Kosten	-	Haalbaarheid 0-2 jaar

Invoeren van een 30 km/u snelheidslimiet in alle schoolzones				Herkenbaarheid
Alle schoolzones krijgen een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit geldt voor alle basisscholen, met nadruk op de specifieke scholen waar de snelheidsbeperkingen momenteel nog niet zijn doorgevoerd.				
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€5.000	Haalbaarheid 2-5 jaar

Vrijliggende fietspaden op schoolroutes langs 50 km /u wegen				Fietsroutes
Schoolroutes die langs wegen met een snelheid van 50 km/u lopen en die niet worden afgewaardeerd naar 30 km per uur, voorzien we van vrijliggende fietspaden. Dit verhoogt de veiligheid van fietsers, vooral op de routes die vaak door kinderen worden gebruikt.				
Inpasbaarheid	-	Kosten	€1.000.000	Haalbaarheid 5+ jaar

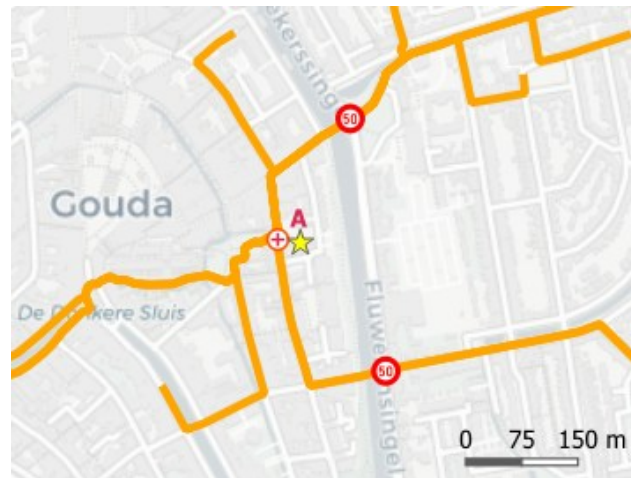
Complementeren van schoolzones in NDW Dexter				Bewustwording
We registreren en valideren alle schoolzones in het Nationale Dataportaal Wegverkeer (NDW). Dit zorgt ervoor dat de schoolzones digitaal zichtbaar zijn voor navigatiesystemen, zodat automobilisten gewaarschuwd worden voor schoolzones tijdens lesuren.				
Inpasbaarheid	-	Kosten	-	Haalbaarheid 0-2 jaar

4.2 Centrum

4.2.1 Casimir

Score: ■■■■

Basisschool Casimir ligt in het historische centrum van Gouda, aan smalle straten met klinkerbestrating en beperkte openbare ruimte. De verkeerssituatie kenmerkt zich door lage snelheden, maar ook door onoverzichtelijkheid. Geparkeerde auto's ontnemen het zicht op overstekende kinderen en blokkeren vaak de beperkte stoepen. Daarnaast leidt het intensieve gebruik van de openbare ruimte door voetgangers, fietsers en bewoners tot situaties waarin verkeersstromen elkaar kruisen en kwetsbare verkeersdeelnemers in het gedrang komen.



Uit de data-analyse blijkt dat leerlingen die niet uit de direct omliggende wijk komen, gebruik maken van fietsroutes die 50 km/u-wegen kruisen, zoals de Fluwelensingel en de Blekerssingel. Er zijn twee ongevallen geregistreerd in de schoolzone. Beide ongevallen hebben niet tijdens de openingstijden van school plaatsgevonden. Bij beide ongevallen is geen gemotoriseerd verkeer betrokken geweest.

Participatie De school heeft geen input geleverd via de vragenlijst. Hierdoor ontbreekt directe informatie over de ervaringen en wensen van de school ten aanzien van de verkeerssituatie.

Herkenbaarheid De herkenbaarheid van de schoolzone is beperkt. Er ontbreekt duidelijke bebording of wegmakering die automobilisten attendeert op de aanwezigheid van overstekende kinderen of op het feit dat zij zich in een schoolomgeving bevinden. Hierdoor is de aandacht voor de kwetsbare verkeerssituatie rondom de school onvoldoende.

Bewustwording De school doet mee aan het programma School op Seef.

Looproutes De voetpaden rond de school zijn zeer smal en worden vaak geblokkeerd door geparkeerde fietsen, waardoor kinderen noodgedwongen op de rijbaan moeten lopen. Dit vergroot de kans op onveilige situaties, zeker tijdens piekmomenten. De begaanbaarheid van de looproutes is hierdoor beperkt en onvoldoende afgestemd op de doelgroep.

Fietsroutes Ook de fietsroutes zijn smal en druk. Fietsers moeten vaak de rijbaan delen met autoverkeer, wat met name voor jongere leerlingen risico's met zich meebrengt. De stallingsmogelijkheden zijn bovendien beperkt, waardoor fietsen regelmatig op de stoep terechtkomen en daarmee de situatie voor voetgangers verslechteren.

Conclusie

Score ■■■■

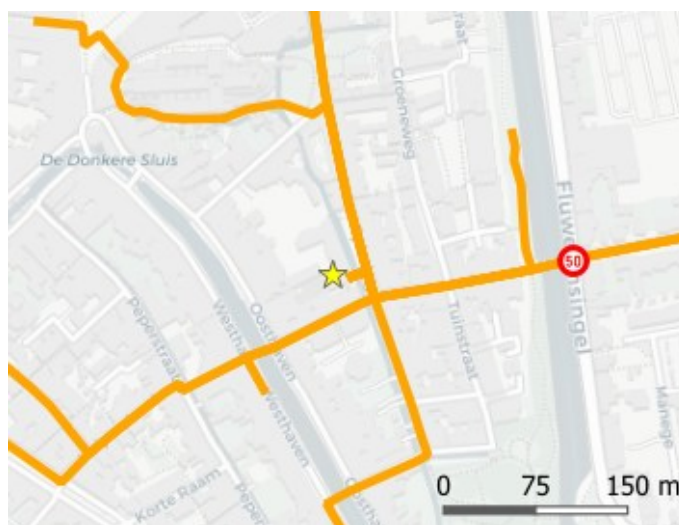
De schoolomgeving van Casimir is door haar centrale ligging en beperkte ruimte complex. De lage snelheden zorgen voor veilige verkeerssituaties, maar de smalle straten met veel geparkeerde auto's en fietsen zorgen op sommige plekken voor onoverzichtelijke situaties. De schoolzone scoort over het algemeen gezien goed en voldoet na het uitvoeren van onderstaande maatregel aan het *basisniveau* van gemeente Gouda.

A. Verwijderen parkeervakken voor ingang school					Looproutes
We verwijderen twee parkeervakken voor de ingang van de school en verbreden het trottoir. Daarmee ontstaat er een veilige en ruime in- en uitgang voor voetgangers. Ook wordt de situatie overzichtelijker voor alle verkeersdeelnemers. Bovendien zorgt dit voor een veilige brenglocatie voor kinderen die lopend of met de fiets naar school komen.					
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€25.000	Haalbaarheid	0-2 jaar

4.2.2 Aloysius Spieringstraat

Score: ■■■■

Basisschool Aloysius aan de Spieringstraat is gelegen in het centrum van Gouda, in een gebied met smalle straten en beperkte ruimte voor verkeer. Desondanks functioneert de schoolzone goed. De straat direct voor de ingang van de school is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer tijdens de haal- en brengmomenten, wat bijdraagt aan een veilige en rustige situatie voor voetgangers en fietsers. Hoewel er uitzonderingen gelden voor bewoners en leveranciers, blijft de verkeersdruk in de praktijk beperkt. Naast de school bevindt zich een goed ingerichte Kiss & Ride-zone, die ouders in staat stelt om hun kinderen veilig te laten in- en uitstappen. Ook is er voldoende fietsparkeergelegenheid.



Uit de data-analyse blijkt dat leerlingen die niet uit de direct omliggende wijk komen, soms gebruik maken van fietsroutes die 50 km/u-wegen kruisen, zoals de Fluwelensingel. Er zijn geen ongevallen geregistreerd in de schoolzone. Tussen 2031 en 2035 wordt de school vernieuwbouwd op de huidige locatie, met de uitvoering van langetermijnmaatregelen dient hiermee rekening te worden gehouden.

Participatie In de vragenlijst heeft de school aangegeven dat ouders de kinderen vaak met de fiets halen, maar dat er regelmatig enkele auto's zijn die door de straat gaan. Dit zorgt soms voor onveilige situaties en voor agressie, want ouders gaan in discussie met de bestuurders.

Herkenbaarheid De herkenbaarheid van de schoolzone is goed. De afsluiting van de straat tijdens piekmomenten maakt duidelijk dat het een omgeving betreft waar de aanwezigheid van kinderen centraal staat. De inrichting draagt bij aan het bewust maken van weggebruikers dat zij zich in een kwetsbare verkeersomgeving bevinden.

Bewustwording De school doet mee aan het programma School op Seef. De verkeerssituatie is zodanig ingericht dat verkeersveilig gedrag gestimuleerd wordt. De fysieke maatregelen creëren een veilige context, wat een positief effect heeft op de gedragingen van ouders en kinderen.

Looproutes De looproutes naar de school zijn overzichtelijk en veilig. Door de afsluiting van de straat voor gemotoriseerd verkeer tijdens haal- en brengmomenten kunnen kinderen zonder hinder oversteken en zich veilig door de openbare ruimte bewegen. De aanwezigheid van een aparte afzetstrook naast de school draagt bij aan een ordelijke en veilige verkeersafwikkeling.

Fietsroutes De fietsvoorzieningen zijn goed op orde. Er is voldoende ruimte om fietsen te parkeren, wat voorkomt dat fietsen op de stoep of rijbaan belanden. Fietsroutes naar de school zijn logisch en sluiten goed aan op de infrastructuur in de omgeving. Hierdoor kunnen ook leerlingen van buiten de directe wijk veilig naar school fietsen.

Conclusie

Score ■■■■

De schoolzone rondom Aloysius Spieringstraat voldoet op alle thema's aan het gewenste basisniveau. De afsluiting van de straat voor gemotoriseerd verkeer tijdens drukke momenten, de duidelijke inrichting en de goede fietsvoorzieningen zorgen samen voor een veilige en overzichtelijke omgeving voor kinderen. De school heeft een *goede* inrichting waarbij op korte termijn geen maatregelen nodig zijn.

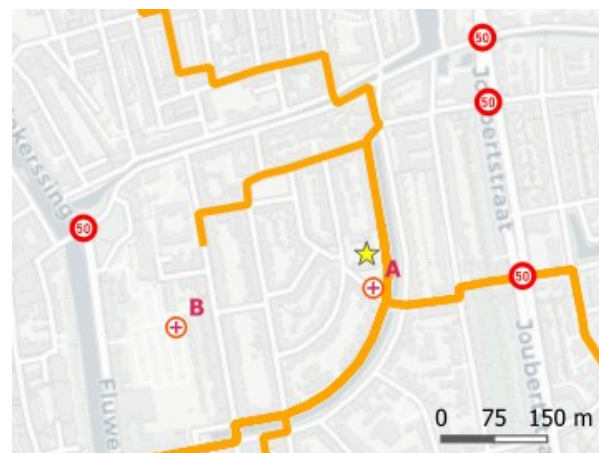
4.3 Kadebuurt en Kort Haarlem

4.3.1 Prinses Julianaschool

Score: ■■■■

De Prinses Julianaschool bevindt zich in een goed ingerichte schoolzone midden in een woonwijk. Er zijn twee in/uitgangen; aan de Burgemeester Martenssingel en aan de Zoutmanstraat.

Uit de data-analyse blijkt dat leerlingen niet veel wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur moeten kruisen in de buurt van de school. Enkel de Joubertstraat ten oosten van de school. Er zijn 3 ongevallen bekend in de omgeving, allen met uitsluitend materiële schade aan auto's.



Participatie De school heeft niet gereageerd op de vragenlijst.

Herkenbaarheid De schoolzone is herkenbaar ingericht met gekleurde palen en bebording. Bij de kruising tussen de Burgemeester Martenssingel en de Zoutmanstraat is een afzetzone gemarkeerd met een bord. Dit bord staat echter de verkeerde kant op gericht, tegen de rijrichting in. Bovendien is dit een onlogische plaats voor een afzetzone, omdat deze zich vlakbij een kruispunt bevindt.

Bewustwording De school doet mee aan het programma School op Seef.

Looproutes Het trottoir voor de ingang van de school in de Burgemeester Martenssingel is smal, dit kan problemen opleveren met ouders die de stoep blokkeren tijdens halen en brengen, maar dat is niet gezien.

Fietsroutes De fietsroutes naar de school zijn relatief veilig. Er wordt niet hard gereden door gemotoriseerd verkeer. Bovendien is de Van Midelantstraat / Zoutmanstraat vanaf één zijde niet toegankelijk voor auto's maar wel voor fietsers.

Conclusie

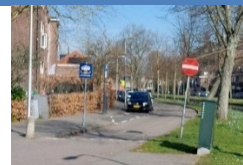
Score ■■■■

De omgeving van de Prinses Julianaschool is *goed* en voldoet ruim aan het basisniveau van gemeente Gouda op alle thema's. Wel is het trottoir voor de ingang van de school smal, en bevindt de afzetzone zich op een onlogische plek.

A. Afzetzone verplaatsen

Herkenbaarheid

We verplaatsen de afzetzone aan de Burgemeester Martensingel verder van de school af. Op de Burgemeester Martensingel zoeken we een geschikte alternatieve locatie voor de afzetzone zodat er meer afstand is tot de school. Nieuwe verkeersborden en wegmarkeringen moeten worden geplaatst om de nieuwe afzetzone duidelijk aan te geven.



Inpasbaarheid	goed	Kosten	€2.000	Haalbaarheid	0-2 jaar
----------------------	------	---------------	--------	---------------------	----------

B. Parkeren op afstand en mogelijke 'loopbus'

Herkenbaarheid

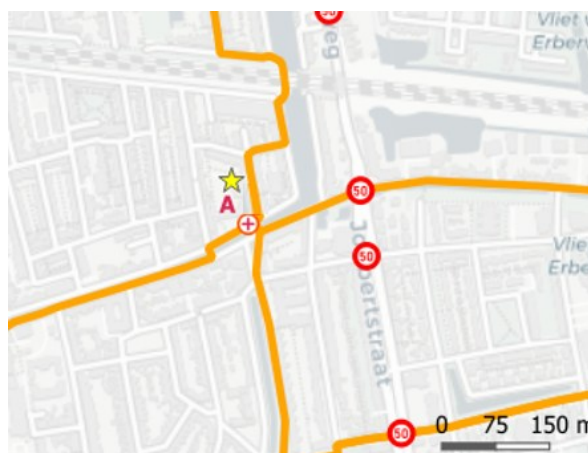
In samenwerking met de school laten we ouders die met de auto komen parkeren op Klein Amerika (300 meter van de school). Dit kan eventueel gecombineerd worden met een 'loopbus'³. De gemeente gaat in overleg met de school een plan opstellen voor het parkeren op afstand en de mogelijke inzet van een loopbus.

Inpasbaarheid	-	Kosten	€2.000	Haalbaarheid	0-2 jaar
----------------------	---	---------------	--------	---------------------	----------

4.3.2 Aloysius de Vrijestraat

Score: ■■■■

De schoolzone van basisschool Aloysius ligt aan een smalle woonstraat met lage rijsnelheden. Hoewel het verkeer langzaam rijdt, zorgen geparkeerde auto's en onlogisch geplaatste bebording voor onoverzichtelijke situaties. De ruimtelijke inrichting is niet optimaal voor veilig oversteken en voor het opvangen van wachtende ouders. In de periode 2036 – 2040 vindt er vernieuwbouw plaats van basisschool Aloysius op de huidige locatie, dit heeft geen invloed op de voorgestelde maatregelen.



Participatie De school heeft geen input geleverd. Op basis van observatie is de conclusie dat de situatie relatief veilig oogt qua snelheid, maar dat de inrichting veel verbeterpunten bevat.

Herkenbaarheid De schoolzone is beperkt herkenbaar. De bebording is niet logisch geplaatst: zo staan borden direct voor de schoolingang of aan het einde van een eenrichtingsweg, waar ze weinig effect hebben. Hierdoor ontbreekt effectieve signalering richting automobilisten dat ze een schoolomgeving naderen.

Bewustwording De school doet mee aan het programma School op Seef. Er zijn nauwelijks fysieke of visuele prikkels aanwezig die automobilisten waarschuwen voor overstekende kinderen. In combinatie met het smalle profiel van de straat en de aanwezigheid van geparkeerde auto's, kan dit leiden tot risicovolle situaties, vooral bij het halen en brengen.

³ Een loopbus bestaat uit begeleider(s) die met kinderen van de parkeerplaats naar de school loopt.

Looproutes De trottoirs in de omgeving zijn smal en bieden weinig ruimte voor ouders en kinderen. Bijkomend voordeel van de smalle straten is dat de snelheden van het gemotoriseerd verkeer laag liggen.

Fietsroutes Fietzers kunnen de school goed bereiken via de rustige woonstraten. Door de lage snelheden van gemotoriseerd verkeer is de omgeving relatief comfortabel voor fietsers.

Conclusie

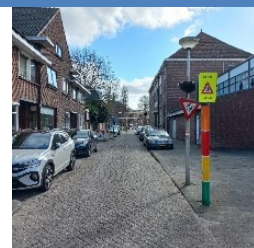
Score ■■■■

De verkeerssituatie rondom Aloysius de Vrijestraat is relatief veilig door lage rijsnelheden, maar mist een heldere en overzichtelijke inrichting. Verbetering van de herkenbaarheid van de schoolzone zal de situatie voor voetgangers en wachtende ouders sterk verbeteren. Met deze gerichte maatregel zal de schoolzone voldoen aan het gewenste *basisniveau* van gemeente Gouda.

A. Herkenbare schoolzone

Herkenbaarheid

We inventariseren op welke plekken bebording ontbreekt of verkeerd hangt en vervolgens plaatsen we de bebording van de schoolzone en oversteekplaatsen op de juiste plekken. De borden staan op dit moment onder andere direct voor de ingang aan de kant van de gracht, en aan het einde van een eenrichtingsweg.



Inpasbaarheid goed **Kosten** €2.000 **Haalbaarheid** 0-2 jaar

4.4 Voorwillenseweg, Oosterwei en Vreewijk

4.4.1 De Piloot

Score: ■■■■

De Piloot is gelegen in een schoolzone die deel uitmaakt van een 30 km/u-gebied. De straten zijn goed ingericht met klinkerverharding en punaises, maar plateaus ontbreken. De schoolzone is herkenbaar en beschikt over vrijliggende voetpaden, wat bijdraagt aan een veilige omgeving voor voetgangers. In de directe omgeving van de school zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig, al ontbreekt een specifieke Kiss & Ride-zone.

Participatie De school heeft geen input geleverd via de vragenlijst. Daarmee ontbreken inzichten in hoe de school en ouders de verkeersveiligheid rondom de school ervaren.



Herkenbaarheid De schoolzone zelf is redelijk herkenbaar ingericht, met bebording en markeringen die automobilisten attenderen op de aanwezigheid van een school. Echter, de bebording rondom de kruising van de Bunchestraat - Joubertstraat is onvoldoende duidelijk aangegeven als oversteekplaats. Dit beperkt de herkenbaarheid van de oversteekplek voor weggebruikers.

Bewustwording Er zijn geen gegevens beschikbaar over deelname van De Piloot aan bewustwordingsprogramma's. Door het ontbreken van schoolinput is het onbekend of de school actief inzet op verkeerseducatie richting leerlingen en ouders.

Looproutes De looproutes naar de school zijn veilig en overzichtelijk, mede dankzij de vrijliggende trottoirs. Bij de kruising Bunchestraat – Joubertstraat is een oversteekplaats aanwezig voor voetgangers. Deze wordt echter niet voorafgegaan door snelheidsremmende maatregelen op de 50 km/u-weg, wat de veiligheid van de oversteek beperkt.

Fietsroutes Er zijn geen grote knelpunten geconstateerd in de fietsroutes naar De Piloot. De wegen in de buurt zijn overzichtelijk en maken deel uit van een 30 km/u-zone. De situatie is daardoor veilig voor fietsende kinderen, al kan de oversteek bij de Joubertstraat voor jonge fietsers uitdagend zijn vanwege de snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

Conclusie

Score ■■■■

De verkeerssituatie rondom De Piloot is over het algemeen goed. De inrichting van de schoolzone met klinkers en vrijliggende trottoirs draagt bij aan een veilige omgeving. Wel ontbreken er plateaus op de kruisingen in de wijk. Ook vraagt de oversteek bij de Joubertstraat aandacht vanwege de hogere snelheid van verkeer en onvoldoende herkenbaarheid van de oversteeklocatie. De schoolzone voldoet aan het *basisniveau* van gemeente Gouda. Met onderstaande aanpassingen kan deze schoolzone verder worden versterkt.

A. Veilige snelheid op de Joubertstraat

Looproutes

We leggen snelheidsremmers (drempels) aan op de Joubertstraat zodat het gemotoriseerd verkeer wordt afgeremd voordat het bij de voetgangersoversteek komt. Deze maatregel is onderdeel van de herinrichting van de Joubertstraat naar GOW30 weg. Bij deze maatregel wordt ermee rekening gehouden dat de snelheidsremmers geen trillingen veroorzaken voor bewoners.



Inpasbaarheid goed **Kosten** €30.000 **Haalbaarheid** 2-5 jaar

B. Plateaus realiseren als snelheidsremmers

Fietsroutes

We realiseren op verschillende kruisingen in de wijk plateaus zodat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer eruit wordt gehaald. Door het aanleggen van verhoogde plateaus wordt de verkeerssituatie voor fietsers en voetgangers veiliger in de wijk. We gaan nader onderzoeken welke kruisingen in aanmerking komen voor een plateau om deze maatregel zo effectief mogelijk toe te passen.



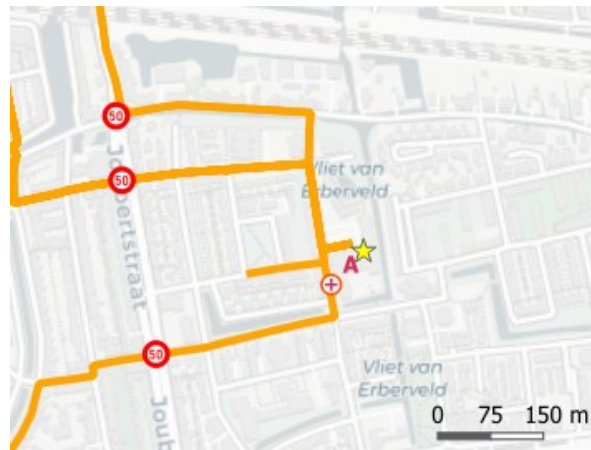
Inpasbaarheid goed **Kosten** €100.000 **Haalbaarheid** 5+ jaar

4.4.2 Wereldwijs

Score: ■■■■

Basisschool Wereldwijs ligt aan de Dunantsingel en de Bernadottelaan, waarbij ook het achterliggende parkeerterrein tot de schoolomgeving behoort. Hoewel de trottoirs voldoende breed zijn en de looproutes in de basis veilig lijken, zorgen de verkeersstromen op en rond het parkeerterrein, met name door busjes, voor een onoverzichtelijke situatie. Een Kiss & Ride-zone ontbreekt momenteel.

Participatie Er is geen input geleverd door de school. Daardoor is onbekend hoe ouders, leerlingen of het personeel de verkeersveiligheid rondom de school ervaren.



Herkenbaarheid De schoolzone is goed herkenbaar. De infrastructuur is grotendeels logisch ingericht en er is specifieke schoolzone-bebording en markering aanwezig om automobilisten alert te maken op de aanwezigheid van schoolgaande kinderen.

Bewustwording De school doet mee aan het programma School op Seef.

Looproutes De trottoirs rondom de school zijn breed en in principe veilig. Er zijn hekjes geplaatst op het trottoir voor de ingang van de school zodat kinderen niet direct de weg op rennen.

Fietsroutes Er zijn geen directe knelpunten in de fietsroutes geconstateerd. Fietzers van buiten de wijk moeten mogelijk over de Joubertstraat wat een 50km/uur weg is. De oversteken zijn hier relatief veilig door een brede middenberm.

Conclusie

Score ■■■■

De verkeerssituatie rond Wereldwijs is *goed*. De loop- en fietsroutes zijn ruim en relatief veilig. Er ontbreekt een Kiss & Ride in de schoolzone. De geplande Kiss & Ride aan de Bernadottelaan kan bijdragen aan een overzichtelijkere en veiligere verkeersafwikkeling tijdens piekmomenten. De schoolzone wordt gezien als veilig en voldoet aan het basisniveau van gemeente Gouda.

A. Realiseren van een Kiss & Ride zone aan de Bernadottelaan

Looproutes

We realiseren een Kiss & Ride zone op de bestaande langsparkeervakken aan de Bernadottelaan. De Kiss & Ride hindert aan deze kant geen overig verkeer en de parkeervakken zijn al aanwezig. Op deze wijze wordt het halen en brengen van kinderen met de auto op een veilige manier gefaciliteerd.



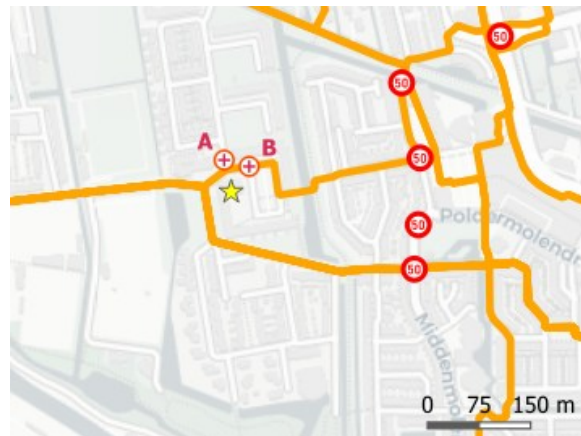
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€2.000	Haalbaarheid	0-2 jaar
----------------------	------	---------------	--------	---------------------	----------

4.5 Goverwelle

4.5.1 De Boomgaard ZML (voormalige Samuëlschool ZML)

Score: ■■■■

De Boomgaard is gelegen in een woongebied met erftoegangswegen en een maximumsnelheid van 30 km/uur. De verkeersinrichting is over het algemeen veilig en overzichtelijk, met ruime trottoirs, overzichtelijke kruisingen en een goed bereikbare fietsenstalling. De doelgroep van de school (leerlingen met een beperking) maakt voornamelijk gebruik van taxibusjes. In de periode 2031-2035 verhuist De Boomgaard naar 1 clusterlocatie op de huidige plek van basisschool Vindingrijk, met de uitvoering van langetermijnmaatregel dient hiermee rekening te worden gehouden.



Participatie Er is geen specifieke input van de school ontvangen. De situatie lijkt in de praktijk redelijk te functioneren, mede door het gebruik van taxivervoer en de overzichtelijke wijkstructuur.

Herkenbaarheid De herkenbaarheid van de schoolzone is beperkt. De markering en bebording vallen weg in de ruim opgezette wijk, waardoor het voor weggebruikers niet duidelijk is dat zij zich in een schoolomgeving bevinden. Dit is onwenselijk gezien de kwetsbare doelgroep.

Bewustwording De huidige bebording en markeringen zijn verspreid en onvoldoende zichtbaar. Er is ruimte voor verbetering door deze dichter bij de feitelijke schoolentree te plaatsen en visueel te versterken. De school doet niet mee aan het programma School op SEEF.

Looproutes De looproutes zijn in principe goed: er zijn voldoende brede trottoirs en toegangen vanuit meerdere richtingen. Een aandachtspunt is de zebra bij de bushalte op de Estafetteweg, die naast een plateau ligt in plaats van erop, waardoor voetgangers de stoep moeten afstappen.

Fietsroutes De omgeving is goed bereikbaar per fiets, met rustige wegen en duidelijke infrastructuur. De fietsenstalling aan de Sportlaan is goed gepositioneerd en bereikbaar.

Conclusie

Score ■■■■

De Boomgaard bevindt zich in een *goede* schoolomgeving: veilig en rustig. De verkeersinrichting voldoet grotendeels aan het gewenste basisniveau van gemeente Gouda, met uitzondering van de zichtbaarheid en positionering van de schoolzone bebording en markering. Verbetering van de markering, verplaatsing van bebording en betere oversteekvoorzieningen kunnen bijdragen aan een betere verkeersveiligheid en herkenbaarheid van de schoolzone.

A. Verbeteren herkenbaarheid schoolzone

We verplaatsen en versterken de bebording en markering zodat deze dichter bij de feitelijke schoolentree liggen. Daarbij gebruiken we opvallende schoolzone-symbolen op de weg en borden met reflectie, passend bij de kwetsbare doelgroep.

Looproutes



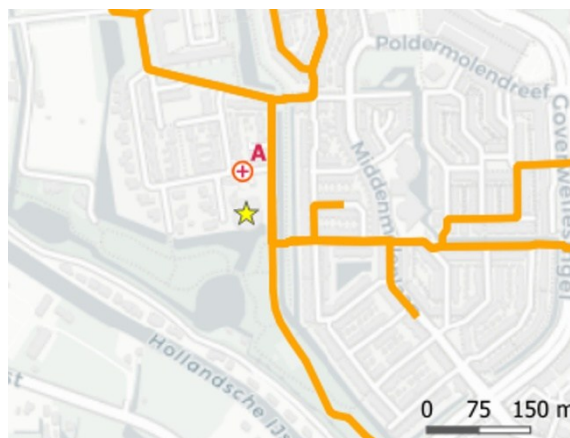
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€10.000	Haalbaarheid	0-2 jaar
---------------	------	--------	---------	--------------	----------

B. Locatie voor taxibusjes					Herkenbaarheid
We richten een afzetzone in voor taxibusjes, op het Olympiadeplein of de Marathonlaan waar nu de Kiss & Ride is. Hiervoor passen we de belijning en bebording aan.					
Inpasbaarheid	n.t.b.	Kosten	€5.000	Haalbaarheid	5+ jaar

4.5.2 De Vuurvogel en De Oostvogel

Score: ■■■■■

De Vuurvogel en De Oostvogel delen een gebouw aan de Scharroosingel, gelegen in een rustige woonwijk. De omgeving is ingericht als erftoegangsweg met een doodlopend karakter, wat zorgt voor weinig doorgaand verkeer. Door het ontbreken van gemotoriseerd verkeer op het aansluitende fietspad en de aanwezigheid van aangewezen parkeerplekken voor taxibusjes, is de verkeerssituatie overzichtelijk en relatief veilig voor kinderen.



Participatie De school heeft geen input geleverd. Op basis van de schouw en analyses kan worden gesteld dat de verkeersdruk laag is en dat de fysieke situatie rond de school goed aansluit bij de functie als schoolomgeving.

Herkenbaarheid De schoolzone is goed herkenbaar. De doodlopende weg beperkt verkeer van buitenaf en draagt bij aan de herkenbare en rustige schoolomgeving.

Bewustwording De inrichting van de omgeving zorgt ervoor dat automobilisten zich bewust zijn van de aanwezigheid van een school. Het lage verkeersvolume en de aanwezigheid van schoolgerelateerde verkeersbewegingen maken de verkeerssituatie overzichtelijk en voorspelbaar. De school doet mee aan het programma School op Seef.

Looproutes De looproutes naar de school zijn veilig en rustig. Er zijn brede trottoirs en door het beperkte verkeer kunnen kinderen goed zelfstandig lopen.

Fietsroutes De fietsenstalling is goed bereikbaar via het fietspad aan de Scharroosingel. Wel ontstaat enige drukte doordat zowel taxi's als fietsers van deze zijde gebruikmaken. Door het verplaatsen van de afzetzone voor taxibusjes naar de Jaap Edenlaan kan deze situatie verder worden geoptimaliseerd, waardoor de fietsers ongehinderd door kunnen rijden.

Conclusie

Score ■■■■■

De verkeerssituatie rondom De Vuurvogel en De Oostvogel is *goed*: veilig en overzichtelijk. De rustige ligging aan een doodlopende straat en het ontbreken van doorgaand verkeer zorgen voor een veilige omgeving voor voetgangers en fietsers. Met het verplaatsen van de taxizone kan de situatie nog verder worden geoptimaliseerd. De schoolzone wordt beoordeeld als veilig en voldoet aan het gewenste basisoniveau van gemeente Gouda.

A. Afzetzone voor taxibusjes

Fietsroutes

We realiseren een afzetzone voor taxibusjes aan de Jaap Edenlaan. Hierdoor worden de stromen van fietsers/voetgangers en de taxibusjes gescheiden naar twee verschillende kanten van de school en kunnen fietsers die gebruik willen maken van het fietspad gewoon doorfietsen.

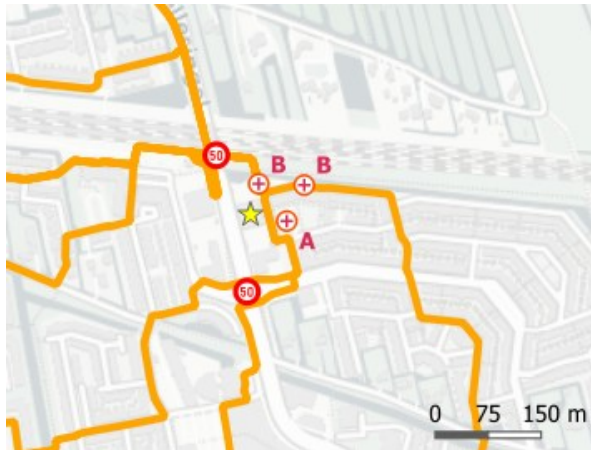


Inpasbaarheid	n.t.b.	Kosten	€5.000	Haalbaarheid	2-5 jaar
---------------	--------	--------	--------	--------------	----------

4.5.3 Goejanverwelleschool

Score: ■■■■

De Goejanverwelleschool ligt aan de Chopinstraat, een eenrichtingsstraat waar verkeer vanuit de wijk langs de school rijdt om de wijk te verlaten. De verhoogde rijbaan met tegelverharding voor de schoolingang zorgt voor een verlaagde snelheid van het verkeer. Toch wordt de doorstroming vaak belemmerd doordat ouders hun auto midden op de rijbaan stilzetten om kinderen af te zetten of op te halen. Sinds afgelopen jaar biedt de Goejanverwelleschool ook Mytylonderwijs⁴ aan. Dit kan invloed hebben op het aantal leerlingen dat met busjes naar deze school gebracht wordt, zie maatregel A.



Participatie De school heeft aangegeven dat zowel ouders als leerlingen vinden dat verkeer en parkeergedrag voor hinder zorgen. Er wordt vaak op de stoep of midden op de rijbaan geparkeerd, wat voor gevaarlijke en onoverzichtelijke situaties zorgt.

Herkenbaarheid De verhoogde rijbaan en inrichting zorgen voor een redelijk herkenbare schoolomgeving. Desondanks ontbreekt op sommige plekken duidelijke bebording of markering die automobilisten extra attent maakt op de aanwezigheid van schoolgaande kinderen.

Bewustwording De school doet mee aan het programma School op Seef en heeft het verkeersveiligheidslabel behaald vanwege haar activiteiten rondom verkeerseducatie en verkeersveiligheid. De reacties van ouders en leerlingen tonen aan dat het huidige gedrag van verkeersdeelnemers als hinderlijk en onveilig wordt ervaren. Verdere bewustwording onder ouders over correct haal- en brenggedrag kan bijdragen aan een veiliger schoolomgeving.

Looproutes De looproutes zijn op enkele plekken onvolledig. Met name op het Muziekpad en langs delen van de Chopinstraat ontbreken voetpaden. Hierdoor lopen kinderen op de rijbaan of het fietspad, wat onveilig is – vooral in combinatie met het onhandige parkeergedrag van automobilisten.

Fietsroutes De school is goed bereikbaar per fiets. Er zijn geen directe knelpunten in de fietsroutes gesignaleerd. De inrichting van de straat remt de snelheid van auto's voldoende af, wat bijdraagt aan de veiligheid van fietsers.

Conclusie

Score ■■■■

De fysieke inrichting van de schoolzone draagt bij aan een *goede*, veilige omgeving en voldoet aan het basisniveau van gemeente Gouda. Het (parkeer)gedrag van ouders leidt echter soms tot problemen. Het realiseren van een Kiss & Ride-zone op het parkeerterrein aan de Beethovenhof kan helpen om het verkeer bij de schoolingang te ontlasten. Daarnaast is het aanleggen van enkele voetpaden gewenst om de looproutes veiliger te maken voor kinderen en ouders.

⁴ Mytylonderwijs biedt specifieke ondersteuning voor kinderen met een lichamelijke beperking en een eventuele leerachterstand.

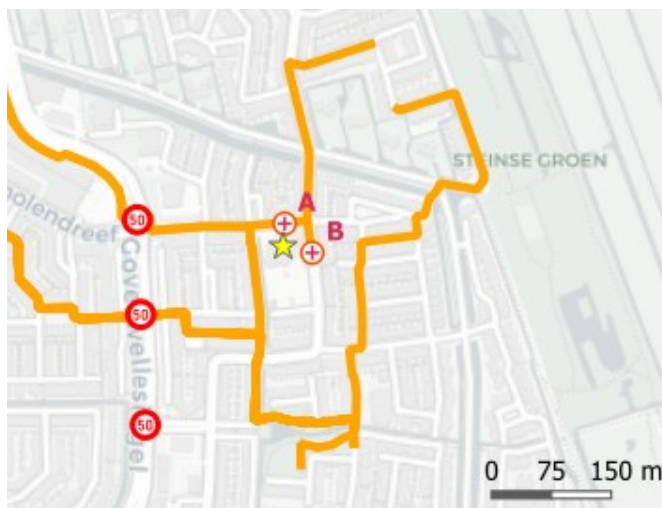
A. Kiss & Ride zone					Herkenbaarheid
We realiseren een Kiss & Ride zone op het parkeerterrein in de Beethovenhof, zodat het overige verkeer niet wordt geblokkeerd of er onveilige situaties ontstaan met opengaande deuren van auto's.					
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€2.000	Haalbaarheid	0-2 jaar

B. Voetpad aanleggen aan Muziekpad en Chopinstraat					Looproutes
We realiseren voetpaden op het Muziekpad en langs de Chopinstraat. Nu ontbreken er voetpaden waardoor voetgangers op de weg of het fietspad moeten lopen, wat tot onveilige situaties kan leiden. Bij de maatregel wordt rekening ermee gehouden dat het zo min mogelijk ten koste gaat van groen.					
Inpasbaarheid	n.t.b.	Kosten	€50.000	Haalbaarheid	2-5 jaar

4.5.4 De Boomgaard JKC (voormalige Samuëlschool Wilhelmina van Pruisenlaan)

Score: ❖❖❖

De Boomgaard JKC aan de Wilhelmina van Pruisenlaan bevindt zich in een rustige woonstraat die recent is ingericht als 30 km/uur-zone. Hoewel de basisinrichting verkeersveilig is, kent de schoolomgeving enkele tekortkomingen die specifiek spelen voor de doelgroep van deze school. In de periode 2031-2035 verhuist De Boomgaard naar 1 clusterlocatie op de huidige plek van basisschool Vindingrijk.



Participatie Er is geen input ontvangen vanuit de school. Op basis van observatie zijn echter een aantal duidelijke verbeterpunten vastgesteld.

Herkenbaarheid De schoolomgeving mist op dit moment elke vorm van schoolzonemarkering of aanduiding. Dit is problematisch, vooral gezien de kwetsbaarheid van de doelgroep (leerlingen met een beperking). Het ontbreken van zichtbare attentie verhoogt de kans dat automobilisten zich niet bewust zijn van de aanwezigheid van een school.

Bewustwording De bewustwording van de aanwezigheid van kinderen in het verkeer is laag door het ontbreken van schoolborden of andere aanduidingen. De situatie wordt onoverzichtelijk bij het ophalen, mede doordat geparkeerde auto's het zicht ontnemen.

Looproutes Er zijn goede looproutes aanwezig in de wijk, maar de zichtbaarheid en veiligheid op de directe oversteek bij de school zijn onvoldoende. Met name op de Wilhelmina van Pruisenlaan ontbreekt een veilige oversteekvoorziening voor voetgangers.

Fietsroutes De wijk is goed aangesloten met vrijliggende fietspaden, maar de overgang bij de kruising Vrijenhoefolderweg/Vinkeveldpoldersingel is onduidelijk en minder veilig ingericht.

Conclusie

Score ❖❖❖

De school ligt in een veilige wijk, maar er ontbreken essentiële voorzieningen direct rondom de school. De zichtbaarheid en oversteekvoorziening verdienen aandacht om de veiligheid van de kinderen en de verkeersdoorstroming te verbeteren.. De school is daarmee beoordeeld als *onvoldoende en urgent*.

A. Herkenbare schoolzone realiseren

Herkenbaarheid

We brengen schoolzonemarkering en aandachtsverhogende maatregelen aan, zoals gekleurde paaltjes, attentieborden en wegmarkeringen. Dit vergroot de zichtbaarheid en bewustwording bij automobilisten.



Inpasbaarheid goed **Kosten** €15.000 **Haalbaarheid** 2-5 jaar

B. Oversteekplek toevoegen op Wilhelmina van Pruisenlaan

Looproutes

We realiseren een voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de school (zie kaartje, maatregel B), zodat kinderen veiliger kunnen oversteken, vooral tijdens haal- en brengtijden.

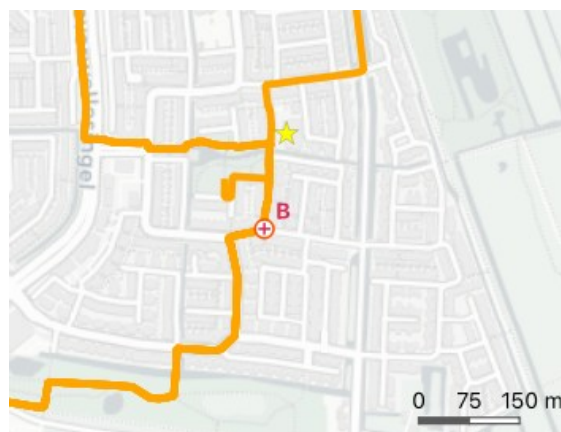


Inpasbaarheid n.t.b. **Kosten** €15.000 **Haalbaarheid** 2-5 jaar

4.5.5 't Carillon Geerpolderweg

Score: ❖❖❖

De locatie van basisschool 't Carillon aan de Geerpolderweg ligt in een smalle woonstraat waar in twee richtingen gereden mag worden. De beschikbare ruimte is beperkt en wordt intensief gebruikt door auto's, waardoor voetgangers en fietsers regelmatig in de knel komen. De verkeerssituatie is hierdoor onoverzichtelijk en regelmatig chaotisch, zeker tijdens breng- en haalmomenten.



Participatie De school geeft aan dat de situatie als onveilig wordt ervaren. Auto's staan geregeld vast in de straat en parkeren soms op de opritten van bewoners. Door de smalle straat zijn er structureel knelpunten voor voetgangers en fietsers, die onvoldoende ruimte krijgen om zich veilig te verplaatsen.

Herkenbaarheid De straat is ingericht als woonerf, maar dit wordt in de praktijk niet altijd gerespecteerd. Biggenruggen markeren een strook voor voetgangers, maar geparkeerde auto's blokkeren deze vaak, wat de herkenbaarheid van looproutes vermindert.

Bewustwording Er is weinig fysieke of visuele aanduiding dat dit een schoolomgeving betreft. Hierdoor houden automobilisten onvoldoende rekening met de aanwezigheid van kinderen. De school doet mee aan het programma School op Seef.

Looproutes De loopruimte is zeer beperkt en vaak geblokkeerd door auto's. Kinderen en ouders moeten zich tussen stilstaande en manoeuvrerende voertuigen begeven, wat zorgt voor onveilige situaties. Er is geen duidelijk gemarkeerd of fysiek afgescheiden voetpad.

Fietsroutes De fietsenstalling van de school ligt aan de achterzijde, wat enigszins helpt bij het spreiden van verkeersstromen. Toch komen fietsers aan de voorzijde regelmatig in conflict met het gemotoriseerd verkeer door de beperkte ruimte en onduidelijke inrichting.

Conclusie

Score **❖❖❖**

De verkeerssituatie bij 't Carillon aan de Geerpolderweg is op dit moment onveilig en chaotisch tijdens piekmomenten. De combinatie van smalle straat, dubbelrichtingsverkeer en beperkte parkeerruimte zorgt voor veel conflicten. Door het afsluiten van het bruggetje voor auto's en het stimuleren van ander gedrag en kan de situatie worden verbeterd. De school is daarmee beoordeeld als *onvoldoende en urgent*.

A. Knip voor gemotoriseerd verkeer bij bruggetje Geerpolderweg-Gietpoldersingel

Fietsroutes

Om de verkeersdruk in de smalle straat te verlagen en de verkeersveiligheid te verbeteren, sluiten we het bruggetje tussen Geerpolderweg en Gietpoldersingel af voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Hierdoor ontstaat er meer ruimte en rust voor voetgangers en fietsers.



Inpasbaarheid	goed	Kosten	€5.000	Haalbaarheid	2-5 jaar
----------------------	------	---------------	--------	---------------------	----------

B. Gedragsmaatregelen en alternatieve parkeerroutes

Bewustwording

We stimuleren ouders om hun kinderen lopend of met de fiets naar school te brengen, bijvoorbeeld met een stickeractie. Voor ouders die toch met de auto komen, worden zij gewezen op de mogelijkheid om te parkeren aan de zuidzijde van de Geerpolderweg, waar meer ruimte is en bewoners minder worden gehinderd (zie kaartje, maatregel B).



Inpasbaarheid	goed	Kosten	€10.000	Haalbaarheid	0-2 jaar
----------------------	------	---------------	---------	---------------------	----------

4.5.6 't Carillon Ouverturelaan

Score: **❖❖❖❖**

De schoolzone van 't Carillon ligt aan de Ouverturelaan, een brede 50 km/uur-weg die ook toegang biedt tot station Gouda Goverwelle. Voor de ingang van de school is een Kiss & Ride-zone aanwezig. Hoewel de inrichting in de basis redelijk is, zorgen verkeersstromen voor knelpunten.

Participatie Vanuit de school is aangegeven dat het over het algemeen goed gaat. Wel wordt geconstateerd dat de Kiss & Ride-zone soms wordt gebruikt als parkeerplek door buurtbewoners. Hierdoor vermindert de functionaliteit van de Kiss & Ride-zone.



Herkenbaarheid De schoolomgeving is enigszins herkenbaar als schoolzone, maar door de ligging aan een doorgaande weg met verkeer van en naar het station, valt de herkenbaarheid enigszins weg. Duidelijke markeringen en aanpassing van de inrichting zouden de herkenbaarheid en attentiewaarde kunnen verbeteren.

Bewustwording De inrichting en het verkeersbeeld geven weinig aanleiding voor bewustwording bij automobilisten. De combinatie van doorgaand verkeer, stationbezoekers en schoolgaande kinderen vraagt om een verkeersomgeving die sterker uitnodigt tot voorzichtig rijgedrag. De school doet mee aan het programma School op Seef.

Looproutes De voetpaden zijn voldoende breed en toegankelijk. Hier zijn geen knelpunten geconstateerd.

Fietsroutes De vrijliggende fietspaden langs de Ouverturelaan zorgen voor veilige fietsroutes, maar juist voor de Kiss & Ride vervalt het fietspad, waardoor fietsers plotseling moeten mengen met autoverkeer. Dit leidt tot gevaarlijke situaties en onduidelijkheid voor zowel fietsers als automobilisten.

Conclusie

Score **■■■■**

Hoewel de basisvoorzieningen rondom de school in orde zijn, leiden de hoge snelheden en menging van fiets- en autoverkeer tot risico's. Met name het ontbreken van een doorlopend fietspad langs de Kiss & Ride-zone is problematisch. De Ouverturelaan meer inrichting zoals een 30 zone weg en het creëren van meer zichtbaarheid voor fietsers op de weg kunnen dit oplossen. Beide maatregelen worden meegenomen in het toekomstig groot onderhoud van de Ouverturelaan. Kortom: de school voldoet aan het *basisniveau*, maar er zijn verbeteringen mogelijk

A. Passende inrichting en maximumsnelheid op de Ouverturelaan

Fietsroutes

We passen een maximumsnelheid van 30 km/uur toe op de Ouverturelaan en voeren deze uit in klinkers. We maken van deze straat een GOW 30 zodat de snelheid en inrichting worden aangepast, maar het treinstation goed bereikbaar blijft. Deze maatregel wordt uitgevoerd wanneer er groot onderhoud aan de Ouverturelaan gaat plaatsvinden.



Inpasbaarheid	n.t.b.	Kosten	€500.000	Haalbaarheid	5+ jaar
----------------------	--------	---------------	----------	---------------------	---------

B. Meer zichtbaarheid voor fietsers op de weg

Fietsroutes

Voordat de herinrichting plaatsvindt zorgen we ervoor dat het voor automobilisten duidelijk is dat er voor de Kiss & Ride-zone fietsers de rijbaan op komen. Dat doen we door wegmarkering op het asfalt aan te brengen waardoor er een fietssuggestiestrook voor de Kiss & Ride komt te liggen.



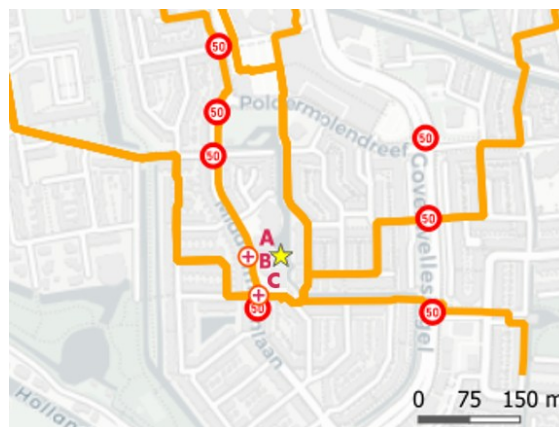
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€5.000	Haalbaarheid	0-2 jaar
----------------------	------	---------------	--------	---------------------	----------

4.5.7 't Palet

Score: **■■■■**

De schoolzone van basisschool 't Palet ligt aan de Middenmolenlaan, een drukke 50 km/u weg. Hoewel er vrijliggende fietspaden zijn en enkele oversteken, schiet de inrichting tekort op meerdere punten. De verkeersveiligheid is onvoldoende en de situatie rondom het halen en brengen is onoverzichtelijk en onveilig.

Participatie De school heeft de vragenlijst ingevuld en deelgenomen aan de panelgesprekken en geeft aan dat er geen goede uit- en instapplaatsen voor auto's zijn en dat er veel te hard gereden wordt. Ook zijn de kruispunten onvoldoende duidelijk, wat bijdraagt aan de onveiligheid. Er is sprake van



ongeduldig gedrag van automobilisten, die stoppen of keren op de rijbaan en gevaarlijke situaties creëren.

Herkenbaarheid De schoolzone is beperkt herkenbaar als zodanig. Er zijn geen duidelijke visuele of fysieke signalen dat automobilisten een schoolomgeving naderen, wat bijdraagt aan hoge snelheden en weinig rekening houden met overstekende kinderen.

Bewustwording Er zijn onvoldoende maatregelen aanwezig om het gedrag van automobilisten positief te beïnvloeden. De combinatie van hoge snelheid, onduidelijke oversteken, dubbel parkeren en beperkte ruimte voor voetgangers zorgt voor gevaarlijke situaties, zonder dat automobilisten tijdig worden gewaarschuwd of afgeremd. De school doet mee aan het programma School op Seef.

Looproutes De looproutes zijn problematisch. Het trottoir is smal, zeker bij de ingangen van de school. Bij de hoofdingang ontbreekt een oversteekvoorziening en bij de andere ingang zijn de middeneilanden slecht aangelegd en niet goed bruikbaar met kinderwagens. Daarnaast is oversteken vaak onveilig doordat auto's onvoorspelbaar stoppen of keren.

Fietsroutes Het fietspad is grotendeels vrijliggend, maar uitgevoerd in tegels. Bij de kruising met De Wissel ontbreekt een voetgangersoversteek en zijn de bestaande middeneilanden onduidelijk en ineffectief. Er is sprake van eerdere ongevallen met leerlingen op deze locatie.

Conclusie

Score ■■■

De verkeerssituatie rondom 't Palet is onveilig, onoverzichtelijk en druk. Er is dringend behoefte aan ingrijpende maatregelen, zoals verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u, een knip op de Middenmolenlaan en de aanleg of verbetering van voetgangersoversteken op meerdere plekken. Ook realiseren we een Kiss & Ride zone bij de ingang van de school en sporthal. Zonder deze aanpassingen blijft de situatie risicovol voor jonge voetgangers en fietsers. De school is daarmee beoordeeld als *onvoldoende en urgent*.

A. Veilige maximumsnelheid op de Middenmolenlaan

Fietsroutes

We herinrichten de Middenmolenlaan als een schoolzone met een maximumsnelheid van 30km/u, inclusief de kruising met De Wissel en Knipmolenweg. Onderdeel van deze maatregel is een knip halverwege de Middenmolenlaan. Deze ingreep heeft voor de gehele wijk positieve invloed op de verkeersveiligheid. Deze maatregel wordt in WMP verband opgepakt vanwege de circulatie effecten.



Inpasbaarheid	n.t.b.	Kosten	€500.000	Haalbaarheid	5+ jaar
----------------------	--------	---------------	----------	---------------------	---------

B. Veilige voetgangersoversteeklocaties

Looproutes

We brengen voetgangersoversteken aan of verbeteren deze op 3 locaties: Bij de Knipmolenweg (ingang peuters/kleuters), bij de hoofdingang van de school, en bij De Wissel.



Inpasbaarheid	N.t.b.	Kosten	€120.000	Haalbaarheid	5+ jaar
----------------------	--------	---------------	----------	---------------------	---------

B. Kiss & Ride zone

Herkenbaarheid

We realiseren een Kiss & Ride zone, zodat het overige verkeer niet wordt geblokkeerd of er onveilige situaties ontstaan met opengaande deuren van auto's. We realiseren de zone voor de school, en ter hoogte van de sporthal, omdat de parkeervakken voor de school anders gebruikt worden als afzetzone zonder goede bebording en dergelijke. Er kan voor worden gekozen om de K&R zone alleen tussen 8:00 en 17:00 doordeweeks te hanteren om parkeeroverlast in de buurt te voorkomen.



Inpasbaarheid	goed	Kosten	€2.000	Haalbaarheid	0-2 jaar
---------------	------	--------	--------	--------------	----------

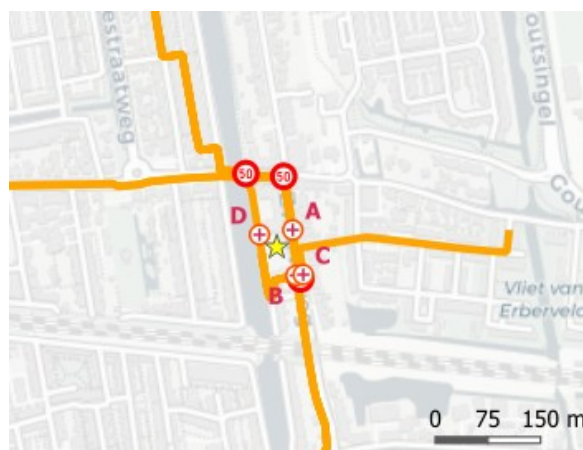
4.6 Achterwillenseweg, Slagenbuurt, Middenwillens en Goudse Hout

4.6.1 Graaf Jan van Nassauschool

Score: ❖❖❖

De Graaf Jan van Nassauschool ligt direct aan de Zwarteweg. Dit is een onveilig ingerichte weg met een stroomfunctie en veel verkeer. De maximumsnelheid is er 50 km/uur. In de toekomst wordt deze weg een GOW30. Achter de school langs de Breevaart loopt het Steijnpad en Steijnkade. Dit is een onverhard voetpad.

Uit de data-analyse blijkt dat nabij de school leerlingen meerdere wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur moeten oversteken. Ook zijn er meerdere ongevallen bekend op de Zwarteweg bij de school, waarvan 1 met twee kinderen op de fiets.



Participatie De school heeft de vragenlijst ingevuld en geeft aan dat de omgeving gevaarlijk is. De verkeerslichten zijn niet goed afgesteld. Er is veel verkeer vanuit meerdere richtingen en er ontstaan onveilige situaties.

Herkenbaarheid Er is een schoolzone met attentiepalen en bebording nabij de ingang van de school. Automobilisten vanuit het zuiden hebben beperkt zicht door het hoogteverschil als zij vanuit de tunnel komen aanrijden.

Bewustwording De school doet mee aan het programma School op Seef. Het is niet bekend of er andere acties georganiseerd worden.

Looproutes De looproutes zijn slechts deels ingericht door het ontbreken van een voetpad aan de schoolzijde van de Zwarteweg. Voetgangers moeten hierdoor extra oversteken. De oversteek bij het Steijnpad is onveilig omdat de groenfase te kort is. Er kan niet binnen de groentijd overgestoken worden, zeker niet door een groep kinderen. Verder is aan de overzijde tegenover de school wel een hekje aanwezig bij de oversteekplaats, maar aan de schoolzijde niet. De Steijnkade wordt nu waarschijnlijk niet veel gebruikt omdat het pad smal is.

Fietsroutes De kruising met de Graaf Florisweg is onveilig voor fietsers door de lange oversteekafstand en de voorrangssituatie. Het fietspad aan beide zijden van de Zwarteweg is te smal.

Conclusie

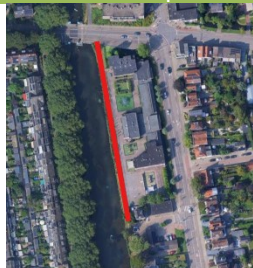
Score: ❖❖❖

De Graaf Jan van Nassauschool ligt in een zeer verkeersonveilige omgeving. Door de aanwezigheid van de Zwarteweg en het kruising met de Graaf Florisweg waar automobilisten 50 km/uur mogen rijden, is het geen prettige schoolomgeving en onveilig voor fietsers en voetgangers. De oversteeklocaties voldoen niet aan het basisniveau. De herkenbaarheid als schoolzone is laag. De school is beoordeeld als *onvoldoende en urgent*.

A. Herinrichten Zwarteweg tussen het spoor en de Graaf Florisweg				Herkenbaarheid
We maken van de Zwarteweg en Joubertstraat een GOW30, zoals vastgesteld in het VCP. De herinrichting is een ingrijpende maatregel en zal over 5+ jaar afgerond zijn. In de tussentijd wordt gekeken naar het eerder verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur.				
Inpasbaarheid	n.t.b.	Kosten	€1.000.000	Haalbaarheid 5+ jaar

B. Verhogen groentijden VRI Zwarteweg - Steijnpad				Fietsroutes
We verhogen de maximale groentijden voor voetgangers met ten minste 4 seconden om groepen voetgangers binnen één cyclus te laten oversteken. We kijken de hiaattijden VRI na op koplussen, en de mogelijkheid tot meeverlengen op basis van bezetting koplus.				
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€5.000	Haalbaarheid 0-2 jaar

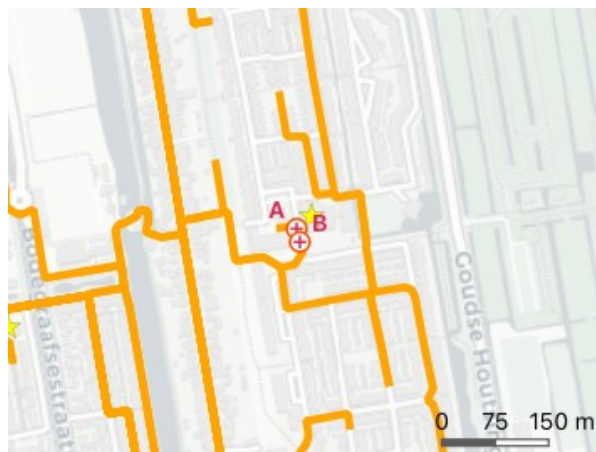
C. Verbeteren oversteek Zwarteweg - Steijnpad				Fietsroutes
We richten de oversteeklocatie op de Zwarteweg bij het Steijnpad beter en duidelijker in. We verhogen de oversteeklocaties om de snelheid van het autoverkeer te remmen, plaatsen hekjes aan beide kanten van de weg zodat kinderen kunnen wachten. Daarnaast opstelvakken fiets voorzien van lange lussen voor betere verlenging van groenfase en hanteren een langere minimale groentijd.				
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€100.000	Haalbaarheid 5+ jaar

D. Voetpad Steijnkade bestraten				Looproutes
We gaan het voetpad aan de Steijnkade herkenbaarder als voorkeursvoetpad naar de school maken door het te bestraten en voorzien van hekwerk langs het water. Hoogstwaarschijnlijk dient voor deze maatregel een (kostbare) damwand aangelegd te worden.				
Inpasbaarheid	slecht	Kosten	€300.000	Haalbaarheid 5+ jaar

4.6.2 OBS Vindingrijk Score: ■■■■

De schoolzone van Vindingrijk ligt aan het Driewegplein, een straat met een snelheidsregime van 30 km/uur. Hoewel er verkeersremmende drempels aanwezig zijn en het gemotoriseerd verkeer over het algemeen langzaam rijdt, zorgen geparkeerde auto's en een onduidelijke inrichting voor onoverzichtelijke situaties rondom de school.

Participatie OBS Vindingrijk is een nieuwkomerslocatie voor kinderen die nog geen Nederlands spreken. Leerlingen leren hier Nederlands en stromen vervolgens door naar een reguliere basisschool. De



school geeft aan dat er sprake is van veel taxivervoer naar zowel OBS Vindingrijk als het nabijgelegen Gro-Up, wat soms lastige verkeerssituaties oplevert. Ook merkt de school op dat er hard gereden wordt aan het Driewegplein, de doorgaande straat naast de school. De waarnemingen tonen aan dat de verkeersveiligheid redelijk is, maar dat het gebied baat heeft bij een betere inrichting. Doorgaand verkeer maakt gebruik van deze straat als verbinding tussen twee delen van de wijk, wat ongewenste drukte oplevert tijdens schoolmomenten.

In 2031 dient de Vindingrijk als clusterlocatie voor onder andere de Samuelschool.

Herkenbaarheid De herkenbaarheid van de schoolzone is beperkt. Schoolzonepaaltjes staan niet bij de daadwerkelijke ingang van de school, maar verderop langs de straat. Er ontbreken daarnaast markeringen of visuele signalen die de aandacht van automobilisten trekken.

Bewustwording De school doet mee aan het programma School op Seef en heeft het verkeersveiligheidslabel behaald vanwege haar activiteiten rondom verkeerseducatie en verkeersveiligheid. De aanwezigheid van winkels tegenover de school vergroot de kans op conflicten tussen winkelend verkeer en schoolgaande kinderen. De huidige inrichting mist duidelijke signalen die automobilisten waarschuwen voor de aanwezigheid van overstekende kinderen. Er ontbreken zebrapaden en andere visuele oversteekhulpen.

Looproutes De looproutes zijn over het algemeen breed, vooral bij de schoolingang. Wel zijn er risicovolle situaties doordat kinderen tussen geparkeerde auto's door oversteken naar de school. Door het ontbreken van oversteekvoorzieningen is er onvoldoende bescherming voor voetgangers.

Fietsroutes Fietzers kunnen de school goed bereiken via rustige woonstraten. Het gebruik van het Driewegplein als doorgaande route zorgt echter voor potentiële conflicten, zeker op momenten dat veel kinderen tegelijk aankomen of vertrekken. Een herinrichting als shared space kan dit verbeteren.

Conclusie

Score **■■■■**

De schoolomgeving rondom Vindingrijk is redelijk veilig, maar verdient verbetering. De combinatie van doorgaand verkeer, winkelbestemmingen en een gebrekkige inrichting leidt tot onduidelijke en potentieel gevaarlijke situaties. Een herinrichting van het Driewegplein tot shared space, in combinatie met duidelijke oversteekvoorzieningen en betere schoolzonemarkering, kan de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het gebied aanzienlijk verbeteren. Kortom: de school voldoet aan het *basisniveau*, maar er zijn verbeteringen mogelijk.

A. Herinrichten Driewegplein naar shared space

Herkenbaarheid

We maken een shared space van het Driewegplein en knippen de doorgang voor gemotoriseerd verkeer. De ontsluiting van de wijken ten noorden en zuiden voor autoverkeer verloopt dan via Molenmeesterslag (noord) en Dijkgraafslag (zuid). Hierdoor wordt het winkelgebied ook aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers, en wordt de (school)zone veiliger omdat er geen doorgaand verkeer door de straat rijdt.



Inpasbaarheid	goed	Kosten	€200.000	Haalbaarheid	5+ jaar
----------------------	------	---------------	----------	---------------------	---------

B. Herkenbaarheid oversteekplekken en schoolzone verbeteren

Herkenbaarheid

We vullen de bestaande schoolzone aan met extra borden & palen. Dit combineren met het veiliger maken van voetgangersoversteken, bijvoorbeeld in de vorm van zebramarkeringen en extra attentiepalen.

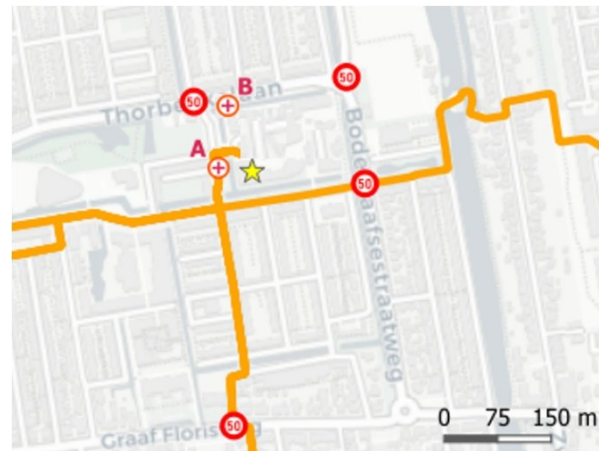
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€15.000	Haalbaarheid	2-5 jaar
----------------------	------	---------------	---------	---------------------	----------

4.7 Ouwe Gouwe

4.7.1 De Bijenkorf

Score: ■■■■

Basisschool De Bijenkorf ligt aan het Aalberseplein, een doodlopende straat zonder doorgaand verkeer. Dit zorgt ervoor dat de snelheden in de directe schoolomgeving laag liggen. De omgeving kent daarnaast brede trottoirs en overzichtelijke loop- en fietsroutes. Desondanks zijn er enkele knelpunten die de veiligheid in met name de ochtend- en middagspits onder druk zetten, zoals het ontbreken van een Kiss & Ride-zone en een onveilige situatie aan de Johan de Wittlaan. In de periode 2036-2040 vindt er een clustering plaats van de Bijenkorf en de Wilhelminaschool door nieuwbouw of vernieuwbouw met uitbreiding van het huidige gebouw van de Bijenkorf. Door de clustering zal de verkeersdruk in de omgeving van de school in de toekomst naar verwachting toenemen. Dit heeft geen invloed op de voorgestelde maatregelen.



Participatie De school heeft in de vragenlijst duidelijk aangegeven dat zij zich zorgen maakt over de veiligheid van leerlingen bij het halen en brengen. Vooral de situatie aan de Johan de Wittlaan wordt als verslechterd ervaren sinds de herinrichting: auto's rijden over het voetpad om in of uit parkeerplaatsen te komen, wat leidt tot onveilige situaties voor voetgangers, met name jonge kinderen. Daarnaast geeft de school aan dat de markering ten aanzien van waar de parkeervakken eindigen en het trottoir begint opvallender kan.

Herkenbaarheid De schoolzone is redelijk herkenbaar ingericht. Hoewel er geen specifieke markeringen of waarschuwingsborden zijn toegevoegd op het Aalberseplein zelf, draagt de doodlopende straat bij aan een rustige verkeerssituatie. Langs de Johan de Wittlaan is de herkenbaarheid van de schoolomgeving prima aanwezig. Hiervoor geldt de algemene aanbeveling om bij iedere school conform de uitgangspunten van het CROW o.a. markeringen te plaatsen.

Bewustwording De school geeft aan bezorgd te zijn over het gedrag van automobilisten tijdens de drukke momenten. De school doet mee aan het programma School op Seef. Recent zijn er diverse concrete acties ondernomen om het bewustzijn onder ouders en leerlingen te vergroten. Zo is er een petitie opgesteld die door een groot aantal ouders is ondertekend, waarmee het belang van verkeersveiligheid breed wordt gedragen binnen de scholengemeenschap. Daarnaast zijn er vanuit de leerlingenraad diverse initiatieven genomen om het bewustzijn van verkeersgedrag onder ouders en leerlingen te vergroten.

Looproutes De looproutes zijn in het algemeen goed, met brede trottoirs en overzichtelijke oversteken. Wel leidt het ontbreken van een Kiss & Ride-zone op het Aalberseplein ertoe dat ouders hun auto op het trottoir parkeren, wat de looproutes belemmert. De situatie aan de Johan de Wittlaan is niet goed: doordat het voetpad vóór de parkeervakken ligt, moeten auto's over het trottoir rijden en achteruit steken, wat leidt tot conflicten met voetgangers. De oversteekplaats op de Bodegraafsestraatweg is een 50km/u-weg waar enkele maatregelen zijn getroffen om verkeer te attenderen en af te remmen, zodat de oversteek voor voetgangers en fietsers minder onveilig is.

Fietsroutes De fietsroutes naar de school zijn grotendeels veilig. De Johan de Wittlaan is ingericht als fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur, wat een positief effect heeft op de veiligheid voor fietsers. Rondom het Aalberseplein is voldoende ruimte om fietsen tijdens haal- en brengmomenten op het trottoir te plaatsen.

Conclusie

Score ■■■■

De verkeerssituatie rondom basisschool De Bijenkorf is in de basis goed, met name door de ligging aan een doodlopende straat en de aanwezigheid van brede voet- en fietspaden. De veiligheid komt echter lichtelijk in het gedrang door het ontbreken van een Kiss & Ride-zone en een onveilige inrichting van het voetpad aan de Johan de Wittlaan. Kortom: de school voldoet aan het *basisniveau*, maar er zijn verbeteringen mogelijk.

A. Verleggen voetpad en parkeervakken langs de Johan de Wittlaan

Herkenbaarheid

We onderzoeken binnen het wijkmobiliteitsplan of het een mogelijkheid is het voetpad dat nu voor de parkeervakken aan de Johan de Wittlaan loopt te verleggen. Het voetpad komt daarmee achter de parkeervakken te liggen waardoor auto's niet over het voetpad hoeven te rijden en er onveilige situaties worden voorkomen. Deze maatregel heeft naar alle waarschijnlijkheid geen invloed op het aantal parkeerplaatsen.



Inpasbaarheid	goed	Kosten	€50.000	Haalbaarheid	2-5 jaar
---------------	------	--------	---------	--------------	----------

B. Onderzoeken en aanleggen van Kiss & Ride-zone

Herkenbaarheid

We onderzoeken waar een Kiss & Ride-zone op een veilige plek gerealiseerd kan worden zodat het afzetten en ophalen van de kinderen met de auto wordt gefaciliteerd. De Kiss & Ride-zone wordt bij voorkeur op enige afstand van de school gerealiseerd, dus niet aan het Aalberseplein waar auto's de fietsers hinderen. Een Kiss & Ride-zone aan de Thorbeckelaan wordt als meer geschikt gezien.

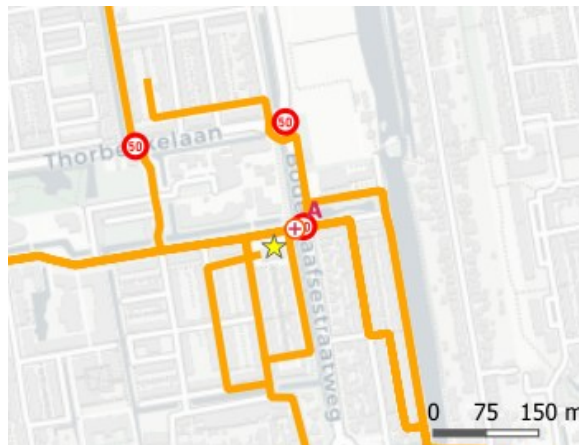


Inpasbaarheid	goed	Kosten	€5.000	Haalbaarheid	2-5 jaar
---------------	------	--------	--------	--------------	----------

4.7.2 Wilhelminaschool

Score: ■■■■■

De Wilhelminaschool is gelegen in een schoolzone die zeer recent opnieuw is ingericht. De herinrichting heeft geleid tot duidelijke verbeteringen in de verkeersveiligheid: de snelheid van het gemotoriseerd verkeer is laag, de schoolzone is goed herkenbaar en de routes voor voetgangers en fietsers zijn overzichtelijk. Dankzij de ligging in een relatief rustige buurt, met weinig doorgaand verkeer, is de verkeersdruk beperkt.



In de periode 2036-2040 vindt er een clustering plaats van de Bijenkorf en de Wilhelminaschool door nieuwbouw of vernieuwbouw met uitbreiding van het huidige gebouw van de Bijenkorf. Dit heeft geen invloed op de voorgestelde maatregelen.

Participatie De school heeft via de vragenlijst input geleverd. Ouders geven aan dat de verkeerssituatie rondom het zebrapad op de Bodegraafsestraatweg nog als onveilig wordt ervaren. Automobilisten zouden te hard rijden, leerlingen van het voortgezet onderwijs steken schuin en onvoorspelbaar over, en fietsers negeren verkeersregels vanwege lange wachttijden.

Herkenbaarheid De herkenbaarheid van de schoolzone is goed. De aanwezigheid van drempels, markeringen en duidelijke oversteekplaatsen draagt bij aan de zichtbaarheid van de schoolomgeving. Dit maakt het voor weggebruikers duidelijk dat zij een kwetsbare verkeersomgeving betreden.

Bewustwording De school doet mee aan het programma School op Seef en heeft het verkeersveiligheidslabel behaald vanwege haar activiteiten rondom verkeerseducatie en

verkeersveiligheid. Uit de input van de school blijkt dat er zorgen leven over het gedrag van weggebruikers, wat suggereert dat extra aandacht voor bewustwording wenselijk kan zijn.

Looproutes De looproutes rondom de school zijn goed ingericht. De trottoirs zijn breed en overzichtelijk, en er zijn veilige oversteekplaatsen aanwezig. De oversteek op de Bodegraafsestraatweg is voorzien van een zebrapad waar voetgangers voorrang hebben. Het gedrag van automobilisten zorgt hier echter voor onzekerheid.

Fietsroutes Ook de fietsroutes zijn in de basis veilig en goed aangelegd. De enige uitzondering vormt de oversteek over de Bodegraafsestraatweg, waar automobilisten vaak te hard rijden. Een aanpassing van deze situatie is gewenst.

Conclusie

Score ■■■■

De schoolzone rondom de Wilhelminaschool is over het algemeen *zeer goed* ingericht en wordt als veilig ervaren. De recente herinrichting heeft geleid tot overzichtelijke loop- en fietsroutes en een herkenbare, rustige verkeersomgeving. Alleen de situatie bij de oversteek op de Bodegraafsestraatweg verdient aandacht. Door het verkeer op de oversteek af te remmen kan de schoolzone volledig aan de gewenste veiligheidsnormen voldoen. Al met al voldoet de schoolzone aan het gewenste basisniveau van gemeente Gouda.

A. Snelheidsremmers bij oversteekplaats Bodegraafseweg aanleggen

Fietsroutes

We gaan snelheidsremmers aanleggen bij de oversteekplaats op de Bodegraafseweg. Uit de input van de school blijkt dat automobilisten vaak te hard rijden op de weg. Dankzij snelheidsremmers wordt het verkeer afgeremd en kunnen voetgangers en fietsers veiliger oversteken.



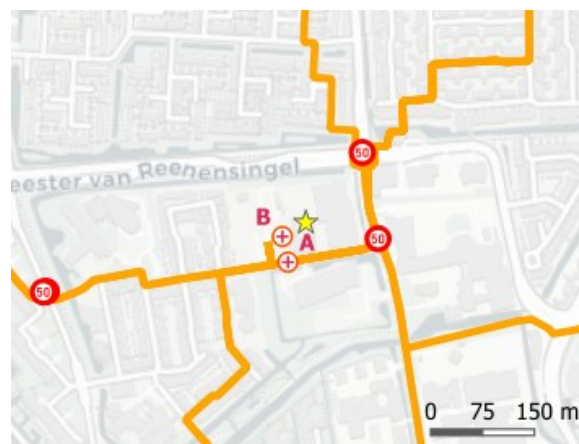
Inpasbaarheid midden Kosten €30.000 Haalbaarheid 2-5 jaar

4.8 Plaswijck

4.8.1 Al Qalam

Basisschool Al Qalam is gelegen aan de Calslaan, een brede straat binnen een 30 km/u-zone. Ondanks deze snelheidslimiet is de inrichting van de straat niet conform de richtlijnen voor een veilige schoolzone. Door het gebruik van asfalt en het ontbreken van effectieve snelheidsremmende maatregelen wordt er in de praktijk hard gereden, wat leidt tot een onveilige verkeerssituatie voor met name voetgangers en fietsers. Deze inrichting maakt de schoolomgeving onaanpast aan de aanwezigheid van jonge kinderen en hun begeleiders.

Score: ■■■



Participatie De school heeft input geleverd via de vragenlijst en wijst specifiek op de onveiligheid op de Calslaan, met name als gevolg van roekeloos en te hard rijdend verkeer. Deze signalering komt overeen met de bevindingen uit de analyse. De komende 14 jaar wordt het gebouw tegenover basisschool Al Qalam ook gebruikt als basisschool. Hierdoor neemt de druk op de Calslaan toe.

Herkenbaarheid Hoewel de verkeersinrichting tekortschiet, is de herkenbaarheid van de schoolzone wel op orde. Er zijn markeringen en bebording aanwezig die aangeven dat er een school in de directe omgeving is. Deze zichtbare signalering kan helpen bij het vergroten van de alertheid bij weggebruikers, al blijkt dit in de praktijk niet voldoende om hard rijden tegen te gaan.

Bewustwording De school heeft zich in de vragenlijst beperkt tot opmerkingen over de fysieke verkeerssituatie. School doet mee aan Scholen op SEEF, maar heeft geen label.

Looproutes Voetgangersvoorzieningen schieten op meerdere plekken tekort. Er ontbreken oversteekvoorzieningen in de directe omgeving van de school en door het gebrek aan snelheidsremmende maatregelen is oversteken risicovol. De brede rijbaan van de Calslaan nodigt uit tot hoge snelheden en vergroot daarmee de kans op gevaarlijke situaties, zeker voor jonge kinderen tijdens haal- en brengmomenten.

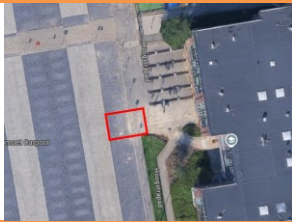
Fietsroutes De entree tot de fietsenstalling is slecht ingericht. Fietzers moeten nu over het voetpad rijden om hun bestemming te bereiken, wat leidt tot vermenging van verkeersstromen en risico's voor voetgangers. Daarnaast draagt de inrichting van de Calslaan – zonder fietssuggestiestroken of visuele versmallingen – niet bij aan een veilige fietsroute.

Conclusie

Score ❖❖❖

De verkeerssituatie rondom basisschool Al Qalam is op meerdere punten onder de maat. De straat waarin de school zich bevindt is onvoldoende ingericht op het gedrag en de kwetsbaarheid van jonge verkeersdeelnemers. Hoewel de herkenbaarheid op orde is, maken de hoge snelheden, het gebrek aan oversteekvoorzieningen en de gebrekkige fietsontsluiting deze schoolomgeving onveilig. Gerichte fysieke maatregelen, met name aan de Calslaan, zijn noodzakelijk om deze situatie te verbeteren. De school is daarmee beoordeeld als *onvoldoende en urgent*.

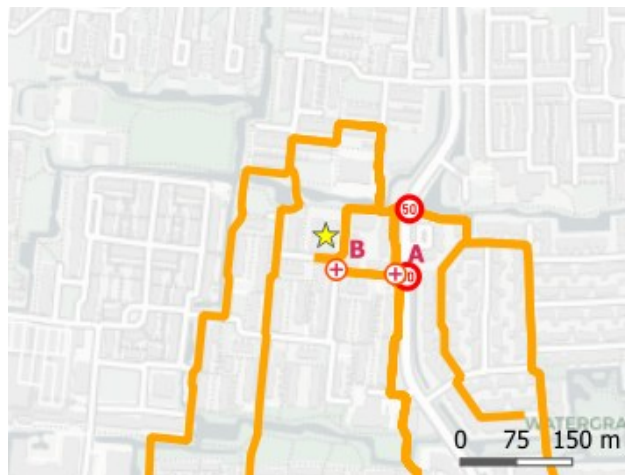
A. Herinrichting Calslaan				Herkenbaarheid	
We herinrichten de Calslaan met klinkers, drempels en markering voor fietsers wanneer er groot onderhoud (reconstructie) aan de weg plaatsvindt. Zo heeft de straat een passende inrichting voor een 30 km/u zone.					
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€400.000	Haalbaarheid	5+ jaar

B. Entree fietsenstalling verbeteren					Fietsroutes
We maken een goede entree tot de fietsenstalling zodat fietsers niet over het voetpad hoeven te fietsen. Daarbij verwijderen we één of twee autoparkeerplaatsen zodat er een entree tot het fietsparkeren kan worden gerealiseerd.					
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€30.000	Haalbaarheid	2-5 jaar

4.8.2 Beversluisschool

Score: ■■■■

De Beversluisschool ligt aan een doodlopend woonerf in een woonwijk. Hierdoor is de directe omgeving van de school relatief rustig en verkeersluw. Wel is de schoolzone-markering pas vlak voor de school zichtbaar, waardoor automobilisten niet vroegtijdig worden gewaarschuwd. De school verzorgt speciaal onderwijs, wat leidt tot relatief veel taxibusverkeer. De straat biedt echter onvoldoende ruimte voor deze busjes om te keren, wat regelmatig tot onveilige manoeuvres leidt.



In de ruimere omgeving vormt de Plaswijckweg een knelpunt. Deze weg heeft een snelheidslimiet van 50 km/uur en wordt door veel leerlingen overgestoken. De fietsstroken op deze weg zijn smal en verdwijnen op sommige plekken, zoals bij de kruising met de Berglust, waardoor fietsers zich tussen het gemotoriseerde verkeer moeten mengen. Ook bij de Meerburgstraat ontbreekt een veilige oversteek.

Tussen 2031 en 2035 verhuist de Beversluisschool samen met de Samuelschool naar de clusterlocatie Vindingrijk. Dit kan invloed hebben op de voorgestelde langetermijnmaatregelen, waardoor bij uitvoer afstemming vereist is.

Participatie De school heeft niet deelgenomen aan de vragenlijst. Hierdoor is geen input beschikbaar vanuit de school.

Herkenbaarheid De schoolzone is minder goed herkenbaar en begint pas vlak voor de ingang van de school. De waarschuwing voor naderend verkeer komt daarmee te laat.

Bewustwording De school doet niet mee aan het programma School op Seef. Het is niet bekend of ze andere acties voor bewustwording van de verkeersveiligheid uitvoeren.

Looproutes Voor voetgangers zijn er diverse routes naar de school, die over het algemeen goed en veilig zijn ingericht. De directe omgeving van de school is door de ligging in een woonerf prettig voor voetgangers.

Fietsroutes Fietzers die vanuit het oosten naar school gaan, moeten de drukke Plaswijckweg oversteken. Deze weg vormt een duidelijke barrière: de fietsstroken zijn smal en verdwijnen bij de kruising met de Berglust, wat leidt tot onveilige situaties. Bij de kruising Plaswijckweg–Meerburgstraat ontbreekt bovendien een goed ingerichte oversteekvoorziening.

Conclusie

Score ■■■■

De Beversluisschool ligt in een relatief rustige woonomgeving, maar de schoolzone is slecht herkenbaar. Belangrijker nog is dat de Plaswijckweg een barrière vormt voor fietsers en voetgangers op weg naar school. Verbeteringen aan de oversteekplaatsen en het fietsinfrastructuur zijn hier nodig om de veiligheid te vergroten. De schoolzone van de Beversluisschool voldoet daarmee niet aan het basisniveau van gemeente Gouda,

A. Herinrichting kruising Plaswijckweg - Meerburgstraat

Fietsroutes

We herinrichten de kruising Plaswijckweg - Meerburgstraat zodat er een veilige oversteek voor fietsers ontstaat richting de Meerburgstraat met een middeneiland.



Inpasbaarheid goed **Kosten** €150.000 **Haalbaarheid** 5+ jaar

B. Plateau op Hoogenburg - Meerburgstraat

Looproutes

We verbeteren de kruising Hoogenburg - Meerburgstraat door het aanleggen van een plateau. De markering van de schoolzone verwerken we net voor het plateau



Inpasbaarheid goed **Kosten** €75.000 **Haalbaarheid** 5+ jaar

C. Bewustwordingscampagne voor veilig rijgedrag op de fietsstraat

Bewustwording

We starten samen met de school een bewustwordingscampagne om het rijgedrag van automobilisten aan te passen, zodat fietsers zich veiliger voelen op de fietsstraat. De campagne richt zich op het aanmoedigen van automobilisten om voldoende afstand te houden tot fietsers en de juiste snelheid aan te houden.

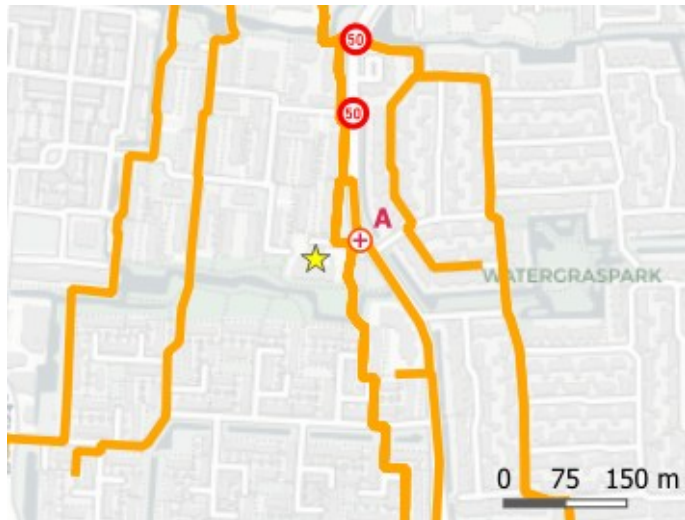
Inpasbaarheid goed **Kosten** €10.000 **Haalbaarheid** 0-2 jaar

4.8.3 De Cirkel Brittenburg

Score: ■■■■

De Cirkel Brittenburg ligt aan de Plaswijckweg, die is ingericht als fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit maakt het fietsen richting school comfortabel, al blijft het oversteken – met name naar links – op sommige plekken lastig. De voetpaden zijn over het algemeen voldoende breed en er zijn herkenbare oversteeklocaties.

De toegang tot de school ligt aan een korte, doodlopende straat met een kleine parkeerplaats. Tijdens het halen en brengen ontstaan daar knelpunten: auto's moeten keren in beperkte ruimte en fietsers rijden over de parkeerplaats richting de fietsenstalling.



Er zijn geen bekende verkeersongevallen bij de school en leerlingen hoeven geen 50 km/uur-wegen over te steken. In de periode 2031-2035 vindt er een cluster plaats van De Cirkel Brittenburg, De Cirkel Rijnlust en de Plaswijckschool. Dit cluster vindt plaats op de Plaswijckschool. Bij het opstellen van de maatregelen is hiermee rekening gehouden.

Participatie De school heeft de vragenlijst niet ingevuld. Hierdoor is er geen input vanuit de school zelf.

Herkenbaarheid De schoolzone is goed herkenbaar door de toepassing van markeringen en gekleurde palen. Dit draagt bij aan bewustwording bij weggebruikers.

Bewustwording De school doet mee aan het programma School op Seef. Het is niet bekend of er andere acties worden georganiseerd voor leerlingen of ouders.

Looproutes De looproutes naar de school voldoen. De trottoirs langs de Plaswijckweg zijn net voldoende breed, maar niet breed genoeg om met meerdere mensen naast elkaar te lopen. De oversteeklocaties zijn goed ingericht, maar liggen niet op de meest logische plekken.

Fietsroutes De Plaswijckweg is ingericht als GOW30 én fietsstraat, wat in de basis positief is. In de praktijk wordt er echter nog te hard gereden en voelen fietsers zich door gemotoriseerd verkeer opgejaagd. Voor fietsers is het oversteken naar links op sommige plekken onduidelijk en potentieel onveilig, zeker in drukke momenten tijdens haal- en brengmomenten.

Conclusie

Score ■■■■

De Cirkel Brittenburg bevindt zich in een recent aangepaste schoolomgeving die voldoet aan de basisvoorwaarden van gemeente Gouda voor verkeersveiligheid. Wel is er sprake van een onoverzichtelijk verloop van verkeersstromen op de parkeerplaats. Ook is het gedrag van automobilisten in de fietsstraat een aandachtspunt. Kortom: de school voldoet aan het *basisniveau*, maar met onderstaande maatregelen kan de schoolzone van De Cirkel Brittenburg worden verbeterd.

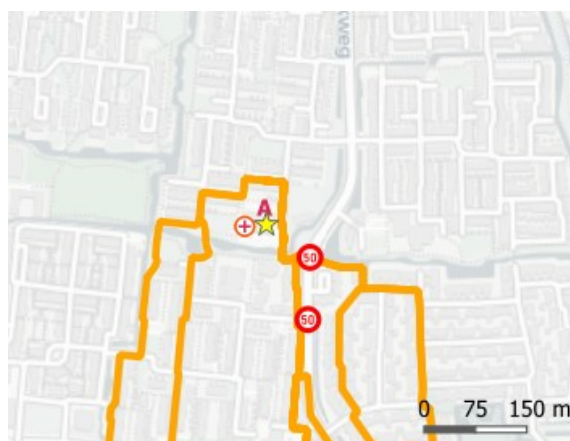
A. Beter aangeven van fietsroutes					Herkenbaarheid
We maken een voorkeursroute voor de fietsers die hen niet over de parkeerplaats stuurt. Deze voorkeursroute geven we aan door het gebruik van gekleurde markeringen op het wegdek, in combinatie met pijlen aan bestaand wegmeubilair. In overleg met de school besluiten we of die fietsenstalling naar de andere kant van het schoolplein verplaatst kan worden en moedigen we ouders aan te halen en brengen via het Steinenburgpark of de Kannenburg.					
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€10.000	Haalbaarheid	2-5 jaar

B. Bewustwordingscampagne voor veilig rijgedrag op de fietsstraat					Bewustwording
We starten samen met de school een bewustwordingscampagne om het rijgedrag van automobilisten aan te passen, zodat fietsers zich veiliger voelen op de fietsstraat. De campagne richt zich op het aanmoedigen van automobilisten om voldoende afstand te houden tot fietsers en de juiste snelheid aan te houden.					
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€10.000	Haalbaarheid	0-2 jaar

4.8.4 De Cirkel Rijnlust

Score: ■■■■

Basisschool De Cirkel Rijnlust ligt aan het einde van de doodlopende straat Rijnlust in een rustige buurt. Er is geen schoolzone. Voor de school ligt een aantal parkeervakken. Bij het halen en brengen geeft dit problemen met auto's die draaien. Voor fietsers en voetgangers zijn er verschillende ingangen rondom de school. De verharding van deze fiets- en voetpaden is oud en versleten. Op verschillende plekken lijkt er naast het pad gefietst en/of gelopen te worden.



In de periode 2031-2035 vindt er een cluster plaats van De Cirkel Brittenburg, De Cirkel Rijnlust en de Plaswijckschool. Dit cluster vindt plaats op de Plaswijckschool. Bij het opstellen van de maatregelen is hiermee rekening gehouden.

Participatie De school heeft de vragenlijst niet ingevuld.

Herkenbaarheid Er is geen schoolzone bij deze locatie. Omdat de school zich in een doodlopende straat bevindt is de herkenbaarheid minder van belang.

Bewustwording De school doet mee aan het programma School op Seef. Het is niet bekend of de school verder aan acties rondom bewustwording doet.

Looproutes De looproutes naar de school zijn op een goed niveau, maar achterstallig onderhoud aan de paden in het park maken dat de paden veelal te smal zijn en niet comfortabel.

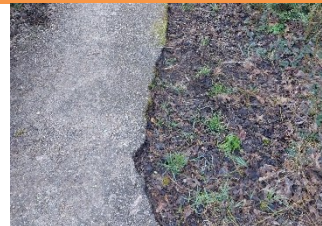
Fietsroutes De fietsroutes naar de school zijn relatief veilig, behalve de oversteek over de Plaswijckweg. Zie ook de beschrijving bij de Beversluisschool. Hier wordt nu geen maatregel voorgesteld omdat de Plaswijckweg in de toekomst wordt heringericht tot GOW30.

Conclusie

De Cirkel Rijnlust bevindt zich aan een doodlopende straat in een woonwijk en is daarmee relatief veilig. Wel bevindt de school zich nabij de onveilige oversteek over de Plaswijckweg. In de toekomst wordt deze weg ingericht als GOW30. De fiets- en voetpaden rondom de school in het park zijn niet meer van goede kwaliteit door achterstallig onderhoud. Met deze gerichte maatregelen voldoet de schoolzone aan het *basishniveau* van gemeente Gouda.

Score ■■■■**A. Verbeteren voet- en fietspaden rondom school en in park****Fietsroutes**

We voeren onderhoud uit aan de voet- en fietspaden rondom de school in het park. Waar mogelijk verbreden we de verharding om meer ruimte voor voetgangers en fietsers te creëren. Hiermee verhogen we de alternatieve veiligere routes, en vermijden interactie tussen auto's en fietsers en voetgangers.



Inpasbaarheid	goed	Kosten	€75.000	Haalbaarheid	2-5 jaar
----------------------	------	---------------	---------	---------------------	----------

B. Bewustwordingscampagne voor veilig rijgedrag op de fietsstraat**Bewustwording**

We starten samen met de school een bewustwordingscampagne om het rijgedrag van automobilisten aan te passen, zodat fietsers zich veiliger voelen op de fietsstraat. De campagne richt zich op het aanmoedigen van automobilisten om voldoende afstand te houden tot fietsers en de juiste snelheid aan te houden.

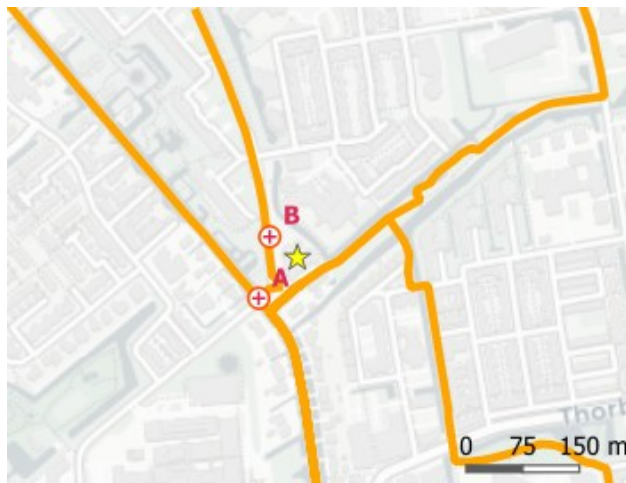
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€10.000	Haalbaarheid	0-2 jaar
----------------------	------	---------------	---------	---------------------	----------

4.8.5 De Ridderslag**Score:** ■■■■

De schoolzone van de Ridderslag ligt aan De Ridder van Catsweg. Deze is ingericht als fietsstraat met maximumsnelheid van 30 km/uur en rood asfalt. Nabij de school liggen twee goed ingerichte voetgangersoversteekplaatsen, met duidelijke schoolzoneborden.

Uit de data-analyse volgt niet dat routes van leerlingen 50 km/uur wegen kruisen. Ook zijn er geen ongevallen bekend bij de school.

Participatie De school geeft aan dat de verkeersveiligheid verbeterd is sinds de herinrichting van de Ridder van Catsweg, maar nog niet optimaal is. Vooral de kruising met het fietspad (de Bloemendaalsweg) wordt als gevaarlijk aangemerkt.



Herkenbaarheid De omgeving is goed herkenbaar als schoolzone door gekleurde palen en de inrichting van de Ridder van Catsweg als fietsstraat.

Bewustwording De school doet mee aan het programma School op Seef.

Looproutes Ook ontbreekt hier een voetgangersoversteekplek. Voor voetgangers is verder veel ruimte op voetpaden op de Ridder van Catsweg tegenover de Vrije School, waar

aangenaam gewandeld kan worden. Langs de school is het voetpad te smal en hier parkeren ouders bij het halen en brengen hun fiets op de stoep, waardoor deze geblokkeerd wordt.

Fietsroutes In de ochtendspits fietsen de meeste fietsers over de Bloemendaalseweg. Deze fietsroute kruist de Ridder van Catsweg aan de zuidkant van de schoolzone. Deze kruising is ingericht met een plateau en stopborden. Verkeer op de Ridder van Catsweg moet stoppen en voorrang verlenen, maar doet dit niet altijd. Linksafbewegingen vanaf de Bloemendaalseweg zijn lastig, mede door de vele fietsers.

Conclusie

Score ■■■■

De schoolomgeving van de Ridderslag is relatief veilig ingericht maar kan nog verbeterd worden. De Ridder van Catsweg is als fietsstraat relatief veilig al wordt hier nog wel hard gereden. Verder zijn looproutes op niveau. Voor voetgangers en fietsers is de kruising Bloemendaalseweg – Ridder van Catsweg onoverzichtelijk. Door dit aan te pakken voldoet de schoolzone volledig aan het *basisniveau* van gemeente Gouda.

A. Herinrichten kruising Bloemendaalseweg – Ridder van Catsweg

Looproutes

We herinrichten de kruising Bloemendaalseweg en Ridder van Catsweg. Hierbij maken we een duidelijke voorrangssituatie door de Bloemendaalseweg nadrukkelijk in de voorrang te leggen met rood asfalt, en waarbij we duidelijk maken dat voetgangers ook voorrang hebben op het verkeer op de Ridder van Catsweg.



Inpasbaarheid	goed	Kosten	€300.000	Haalbaarheid	5+ jaar
----------------------	------	---------------	----------	---------------------	---------

B. Verplaatsen ophaallocatie ouders

Bewustwording

We gaan in gesprek met school om ervoor te zorgen dat ouders tijdens het halen (en brengen) niet op de stoep wachten, maar daarvoor gebruik maken van de beschikbare ruimte op het schoolplein.

Inpasbaarheid	goed	Kosten	-	Haalbaarheid	0-2 jaar
----------------------	------	---------------	---	---------------------	----------

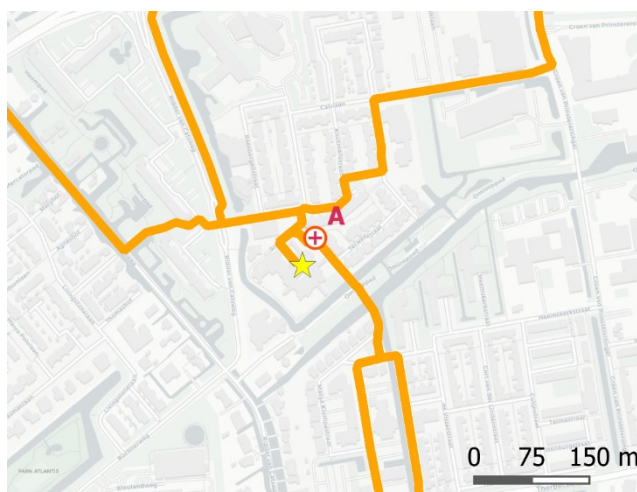
4.8.6 De Carrousel

Score: ■■■■

De ingang van De Carrousel ligt aan de Kesperstraat. Dit is een woonerf met een maximumsnelheid van 15 km/uur. Het woonerf is goed en veilig ingericht. Vanuit het park is de school ook bereikbaar met de fiets of lopend.

Uit de data-analyse volgt dat er geen kruisingen met 50 km/uur wegen zijn nabij de school. Ook zijn er geen ongevallen bekend.

Participatie De school heeft op de vragenlijst gereageerd en geeft aan dat de veiligheid in het geding is omdat er maar één inrit naar de school is. Omdat de school een regiofunctie heeft worden veel kinderen met de auto gebracht. Er wordt daardoor dubbelgeparkeerd. Dit maakt het onveilig voor fietsers.



Herkenbaarheid Er is een schoolzone ingericht op de Ridder van Catsweg, maar bij de school zelf staan geen herkenbare elementen. Kinderen worden voor de school afgezet met de auto. Er wordt illegaal geparkeerd langs de school, en auto's moeten keren of door de wijk terug rijden.

Bewustwording De school doet mee aan het programma School op Seef. Het is niet bekend of de school zelf meer acties uitvoert.

Looproutes De looproutes naar de school door het park zijn smal en worden gedeeld met fietsverkeer. Door de woonwijk zijn de looproutes goed, maar autoverkeer tijdens het halen en brengen zorgt soms tot onveilige situaties.

Fietsroutes Tijdens het wegbrengen in de ochtend staan hier enkele ouders met een (bak)fiets in de straat, maar nabij de ingang van de school loopt de straat dood dus men staat hier niet in de weg. Het Omlooppad door het park is ook een loop en fietsroute naar de school. Fietsers fietsen hier snel in de ochtendspits en het pad is te smal om veilig naast de fietsers te lopen.

Conclusie

Score ■■■■

De omgeving rondom de Carrousel is *goed* ingericht. De nabije omgeving is herkenbaar als schoolzone en de school doet mee aan bewustwordingsprogramma's. De loop- en fietsroutes zijn over het algemeen goed. De ruimte in het woonerf voor de ingang van de school is beperkt, en dit leidt tot onoverzichtelijke situaties door geparkeerde auto's. De schoolzone voldoet aan het basisniveau, maar kan met onderstaande maatregel worden verbeterd.

A. Verplaatsen ophaallocatie ouders

Bewustwording

Samen met de school sluiten we het wegvak aan het einde van de Kesperstraat af vanaf de parkeerplaats tijdens het halen en brengen met paaltjes of pylonen (zie kaartje, maatregel A). De ruimte kan zo gebruikt worden voor de fietsen van de ouders.

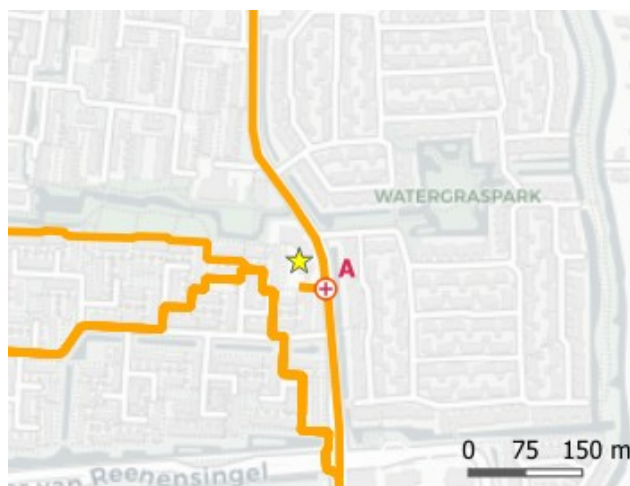


Inpasbaarheid	goed	Kosten	-	Haalbaarheid	0-2 jaar
---------------	------	--------	---	--------------	----------

4.8.7 Plaswijkschool

Score: ■■■■

De school ligt aan de recent ingerichte fietsstraat Plaswijckweg. Er zijn twee verhoogde voetgangersoversteken en de schoolzone is gemarkeerd, maar niet alle verkeersstromen verlopen veilig. De loop- en fietsroutes zijn deels goed, maar met name de fietstoegang tot de school laat te wensen over. In de periode 2031-2035 vindt er een cluster plaats van De Cirkel Brittenburg, De Cirkel Rijnlust en de Plaswijkschool. De locatie van dit cluster is op de huidige locatie van de Plaswijkschool. Bij het opstellen van de maatregelen is hiermee rekening gehouden.



Participatie De school heeft de vragenlijst ingevuld en heeft deelgenomen aan de panelgesprekken. De school geeft aan dat de omgeving in de basis als veilig wordt ervaren. Wel ontstaan er regelmatig onoverzichtelijke situaties door fout geparkeerde auto's, wat tot hinder en onveiligheid leidt bij het halen en brengen.

Herkenbaarheid De schoolzone is redelijk herkenbaar door duidelijke oversteekplekken en bebording. Er is een laad- en losplaats voor de deur, maar geen eigen parkeervoorziening, waardoor auto's zich verspreid in de omgeving parkeren.

Bewustwording De school neemt deel aan het programma *School op Seef*, waarmee wordt ingezet op verkeerseducatie en bewustwording bij leerlingen.

Looproutes De trottoirs zijn overwegend voldoende breed, al zorgen sommige lichtmasten voor plaatselijke versmallingen. De verhoogde oversteeklocaties zijn goed zichtbaar, maar op andere plekken ontbreken veilige loopverbindingen.

Fietsroutes Voor fietsers is er een ruime fietsenstalling direct aan de Plaswijckweg. De toegang tot deze stalling is echter onveilig. Leerlingen vanuit het zuiden moeten op een ongeregelde plek linksaf oversteken direct bij de ingang van de schoolzone. Leerlingen vanuit het noorden maken een scherpe bocht naar rechts, de oprit op. Dit leidt tot conflicten met voetgangers en auto's.

Conclusie	Score ■■■■
De Plaswijckschool ligt aan een recent heringerichte fietsstraat en heeft daardoor een duidelijke basis voor een <i>goede</i> , veilige schoolomgeving. De verhoogde oversteekplaatsen en deelname aan het programma School op Seef dragen bij aan herkenbaarheid en bewustwording. Wel ontstaan er bij het halen en brengen nog onveilige situaties door fout geparkeerde auto's en een onhandige toegang tot de fietsenstalling. Met de maatregel om de inrit naar de fietsenstalling te verbreden en af te ronden, wordt deze situatie merkbaar veiliger voor fietsende leerlingen.	

A. Verbreden inrit fietsenstalling		Fietsroutes	
We verbreden de inrit naar de fietsenstalling tot 2,50 meter en voeren deze uit met afgeronde hoeken. Hierdoor zorgen we dat fietsers uit beide richtingen gemakkelijk en veilig het schoolplein op kunnen draaien.			
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€10.000
Haalbaarheid	2-5 jaar		

B. Bewustwordingscampagne voor veilig rijgedrag op de fietsstraat		Bewustwording	
We starten samen met de school een bewustwordingscampagne om het rijgedrag van automobilisten aan te passen, zodat fietsers zich veiliger voelen op de fietsstraat. De campagne richt zich op het aanmoedigen van automobilisten om voldoende afstand te houden tot fietsers en de juiste snelheid aan te houden.			
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€10.000
Haalbaarheid	0-2 jaar		

4.9 Bloemendaal

4.9.1 De Startbaan

Score: ■■■■

De Startbaan ligt aan de Clematislaan, een woonstraat die is ingericht als 30 km/uur-zone. De schoolzone is goed herkenbaar dankzij duidelijke markering, attentiepalen en een inrichting met klinkers. De straat heeft echter een relatief breed profiel, wat de snelheid van verkeer kan bevorderen. Een smaller profiel zou bijdragen aan een veiligere schoolomgeving.

Participatie De school maakt actief gebruik van een Kiss & Ride-zone nabij de ingang, die goed functioneert tijdens haal- en brengmomenten. Ook wordt gebruikgemaakt van de parkeergelegenheid aan de Rhododendronsingel. Er zijn geen knelpunten vanuit de school gemeld.

Herkenbaarheid De herkenbaarheid van de schoolzone is goed. Aan het begin van de 30-zone zijn markeringen en attentiepalen geplaatst. De inrichting met klinkers draagt bij aan het bewustzijn van automobilisten dat zij zich in een schoolomgeving bevinden.



Bewustwording De aanwezige bebording, het wegprofiel en de inrichting dragen bij aan het gewenste gedrag van weggebruikers. Toch biedt het brede straatprofiel ruimte voor verbetering, om de rijnsnelheid verder te beperken.

Looproutes De toegang tot de school is overzichtelijk en goed georganiseerd. De kruising met de Burgemeester van Reenensingel is ingericht met een portaal en biedt voorrang aan voetgangers. Dit bevordert veilige oversteekbewegingen richting de school.

Fietsroutes Fietzers kunnen op een veilige manier gebruikmaken van de Clematislaan. De aansluiting met de Burgemeester van Reenensingel is overzichtelijk, maar er zijn verbeterkansen in het verlagen van de snelheid van het verkeer en oversteekveiligheid op deze drukke weg.

Conclusie

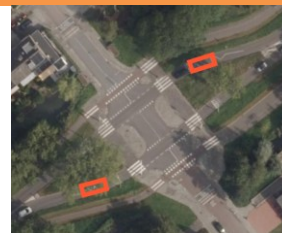
Score **■■■■**

De schoolzone van De Startbaan is goed herkenbaar en functioneert in de basis goed. De aanwezige Kiss & Ride-zone en parkeergelegenheid zorgen voor een gestructureerd verkeersbeeld. De schoolzone voldoet aan het gewenste *basisniveau* van gemeente Gouda. Wel kan de veiligheid verder worden verbeterd door snelheidsremmende maatregelen te nemen op de aangrenzende kruising met de Burgemeester van Reenensingel.

A. Snelheidsremmende maatregelen op kruising Livingstonelaan - Burg. Van Reenensingel

Fietsroutes

Op de kruising verbeteren we de veiligheid voor overstekende voetgangers en fietsers en zorgen we ervoor dat automobilisten extra afremmen, bijvoorbeeld door het toevoegen van een plateau, of het aanbrengen van een slinger of een LARGAS. Deze oplossing wordt verder onderzocht en uitgewerkt. De precieze invulling van deze maatregel wordt meegenomen in de aanpak van de Burg. Van Reenensingel conform het VCP.

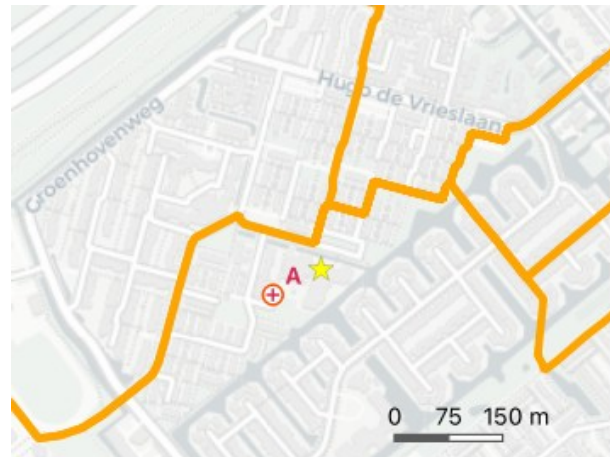


Inpasbaarheid	Goed	Kosten	€300.000	Haalbaarheid	5+ jaar
----------------------	------	---------------	----------	---------------------	---------

4.9.2 De Triangel & Auris Groep Taalplein

Score: ■■■■

De Triangel en Auris Groep Taalplein bevinden zich aan de Coniferensingel. De ligging in de woonwijk maakt dat de snelheden van gemotoriseerd verkeer hier niet hoog zijn. De school heeft in huidige situatie ingangen aan de zuidkant en de noordkant. Er is een schoolzone ingericht en aangegeven met gekleurde palen en markering.



Aan de noordkant is voldoende ruimte voor ouders en taxibusjes tijdens haal- en brengmomenten. De verkeersstromen bij de Esdoornstraat aan de achteringang zorgen voor knelpunten. Tijdens haal- en brengmomenten is er te weinig ruimte, wat leidt tot opstoppingen en foutparkeren. Bewoners van de Esdoornstraat kunnen tijdens haal- en brengmomenten hun oprit geregeld niet meer bereiken of verlaten. Auto's stoppen hier ook tijdens de lunchpauze om kinderen op te pikken, wat de verkeerssituatie verder verslechtert. Het olifantenpaadje wijst op een gebrek aan logische en veilige routes voor fietsers en voetgangers.

Uit de data-analyse blijkt dat leerlingen geen wegen met max snelheid van 50 km/uur hoeven over te steken nabij de school. Er zijn geen ongevallen bekend.

Participatie Auris Taalplein heeft de vragenlijst ingevuld en aangegeven dat de veiligheid in de omgeving goed is.

Herkenbaarheid De herkenbaarheid van de schoolzone is beperkt. De schoolzone is alleen ingericht op de Coniferensingel, terwijl ook de toegang aan de Esdoornstraat door ouders en leerlingen wordt gebruikt. Hier ontbreken duidelijke markeringen of verkeersmaatregelen die de schoolomgeving beter zichtbaar maken.

Bewustwording De Triangel doet mee aan het programma School op Seef. Verder is niet bekend of de scholen actief bezig zijn met bewustwording.

Looproutes De bereikbaarheid per fiets en te voet is goed, maar de inrichting voor voetgangers schiet tekort. Het ontbrekende voetpad langs de Coniferensingel dwingt voetgangers om over te steken of door het gras te lopen, wat onveilig en onpraktisch is.

Fietsroutes De fietsroutes naar de school zijn goed en veilig ingericht. In de wijk wordt niet hard gereden.

Conclusie

Score ■■■■

De locatie van De Triangel en Auris Groep Taalplein is *goed* ingericht en voldoet op alle thema's aan het basisniveau van gemeente Gouda. De zuidelijke ingang naar het schoolplein vormt een uitzondering, omdat hierdoor verkeer de Esdoornstraat gebruikt als tijdelijke parkeerplek.

A. Afsluiten schoolpleiningang zuidkant

Bewustwording

De ingang aan de zuidkant van het schoolplein, aan de kant van de BSO, sluiten we in samenspraak met school af voor het halen en brengen van kinderen. Deze blijft wel beschikbaar voor nood- en hulpdiensten. Aan de noordzijde is voldoende parkeer- en afzetruimte om kinderen (met de auto) af te zetten. Deze maatregel zorgt ervoor dat ouders niet meer de Esdoornstraat gebruiken als tijdelijke parkeerplek.



Inpasbaarheid goed Kosten - Haalbaarheid 0-2 jaar

A. Verwijderen bewegwijzering via Esdoornstraat

Bewustwording

We verwijderen we het bord aan de ingang van de Esdoornstraat met bewegwijzering voor de zuidelijke ingang van de school en BSO.



Inpasbaarheid goed Kosten - Haalbaarheid 0-2 jaar

4.9.3 Het Schateiland en Het Groene Eiland

Score: ■■■■

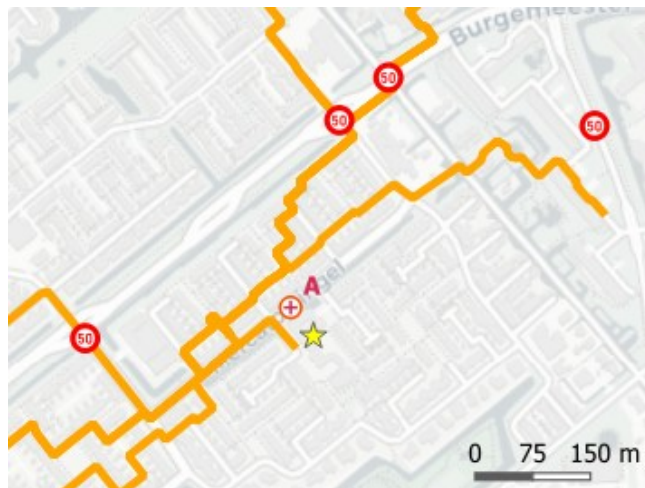
Het Schateiland en Het Groene Eiland liggen aan de Columbuslaan. Er is ook een ingang aan de Mercatorhof aan de andere kant. Deze beide straten lopen dood op parkeerterreinen, dat maakt het geschikt als ingang voor een school. De schoolzone is duidelijk aangegeven met gekleurde palen, bebording en duidelijke oversteeklocaties voor voetgangers.

Uit de data-analyse blijkt dat er geen 50-wegen nabij de school overgestoken hoeven te worden. Ook zijn er geen ongevallen bekend.

Participatie De school geeft aan dat de schoolomgeving erg druk is met veel auto's, fietsers en overstekende kinderen door elkaar. Daarnaast wordt de Kiss&Ride onvoldoende gebruikt omdat ouders de auto meestal parkeren.

Herkenbaarheid De schoolzone is zeer herkenbaar, met gekleurde palen en bebording. Ook is er een Kiss&Ride zone op de Mercatorsingel, maar deze wordt niet optimaal gebruikt omdat er ook parkeergelegenheid dicht bij de ingangen is. Op de parkeergelegenheden aan de Columbuslaan, en de Mercatorhof moeten auto's keren, met gevaarlijke situaties als gevolg.

Bewustwording Het is niet bekend of de school acties voor bewustwording doet. De school doet mee met het programma School op Seef.



Looproutes De voetpaden langs de Mercatorsingel zijn zeer breed en vormen goede looproutes naar de school. Bij de ingang van de school aan de Columbuslaan is voldoende ruimte op de stoep voor ouders om met de fiets te wachten.

Fietsroutes De fietsroutes naar de school zijn redelijk veilig. Op de Mercatorsingel wordt soms hard gereden, maar de inrichting is over het algemeen goed.

Conclusie

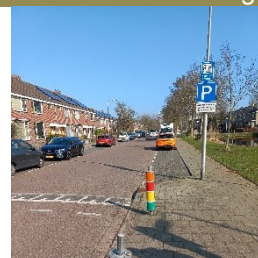
Score **■■■■**

Het Schateiland en het Groene Eiland bevinden zich in een schoolzone die duidelijk gemarkeerd is. De buurt rondom de scholen is veilig ingericht en looproutes naar de school zijn prettig. Voor halen en brengen met de auto is er een Kiss & Ride zone maar deze wordt niet optimaal gebruikt omdat makkelijk dichterbij de school geparkeerd kan worden. Verder is het een *goed* functionerende schoolzone die voldoet aan het basisniveau van gemeente Gouda.

A. Gebruik Kiss & Ride stimuleren

Bewustwording

We stimuleren de Kiss & Ride aan de Mercatorsingel samen met school, door het inzetten van verkeersouders en leerlingen, die automobilisten attenderen op de Kiss & Ride. Dit doen we in combinatie met het afsluiten met pylons van de Mercatorhof en Columbuslaan tijdens haal- en brengmomenten, en het uitdelen van 'duimen' ter beloning van correct gebruik. Samen zoeken we naar een oplossing voor de bereikbaarheid voor bewoners van de Mercatorhof en Columbuslaan tijdens haal- en brengmomenten.

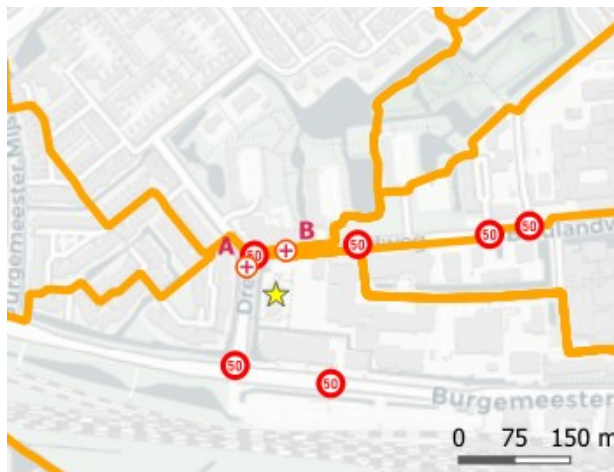


Inpasbaarheid - **Kosten** - **Haalbaarheid** 0-2 jaar

4.9.4 Johannes Calvijnsschool

Score: **■■■**

De Johannes Calvijnsschool ligt aan de Bleulandweg, een drukke 50 km/uur-weg die onveilig is ingericht voor een schoolomgeving. De verkeerssituatie ter hoogte van de kruising met de Dreef is onoverzichtelijk en onveilig voor zowel fietsers als voetgangers. De school deelt de parkeer- en Kiss & Ride-voorzieningen met een andere school en is alleen via een parkeerterrein en een brug bereikbaar.



Participatie De school heeft geen input geleverd. Uit observaties blijkt dat de school afhankelijk is van de parkeervoorziening van de naastgelegen Driestar Hogeschool. Dit zorgt voor gedeeld gebruik van infrastructuur, waaronder een parkeerplaats die ook dient als toegang voor fietsers en voetgangers.

Herkenbaarheid De schoolzone is beperkt herkenbaar. Er is geen visuele of fysieke aanduiding dat het om een schoolomgeving gaat, ondanks de aanwezigheid van meerdere scholen in de directe omgeving. De Bleulandweg nodigt uit tot hoge snelheden.

Bewustwording Er zijn geen specifieke maatregelen zichtbaar die weggebruikers attenderen op de aanwezigheid van een school. De hoge snelheid en het gebrek aan markering of snelheidsremming versterken het gevoel van onveiligheid. De school doet mee aan het programma School op Seef.

Looproutes De looproutes naar de school zijn op zich goed aangelegd, maar lopen via een parkeerterrein waar ook auto's rijden en keren. Dit leidt tot conflicten en onoverzichtelijke situaties. Voor voetgangers is er bij de kruising Bleulandweg–Dreef geen veilige oversteekmogelijkheid aanwezig.

Fietsroutes Fietzers hebben te maken met tegelverharding, wat het comfort beperkt. De fietsoversteek bij de Dreef is onveilig: fietsers moeten midden in een bocht oversteken zonder voorzieningen. Ook hier ontbreekt bescherming, bijvoorbeeld door een middeneiland of duidelijke markering.

Conclusie

Score ❖❖❖

De verkeersveiligheid rondom de Johannes Calvijnschool is onvoldoende. De Bleulandweg is te snel en ongeschikt voor een schoolomgeving. De belangrijkste knelpunten liggen bij de onveilige oversteek bij de Dreef en het ontbreken van duidelijke markeringen. Herinrichting van de kruising en een snelheidsverlaging naar 30 km/uur zijn essentieel om het gebied veilig en toekomstbestendig te maken. Momenteel is de schoolzone daarmee beoordeeld als *onvoldoende en urgent*.

A. Herinrichten kruising Dreef - Bleulandweg

Fietsroutes

We realiseren een oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers met een middeneiland. Ook passen we snelheidsremmende maatregelen toe.



Inpasbaarheid goed **Kosten** €400.000 **Haalbaarheid** 5+ jaar

B. Bleulandweg inrichten als GOW30

Fietsroutes

De Bleulandweg richten we in als GOW30, waarbij we de weg comfortabel en veilig maken voor fiets- en voetgangers.

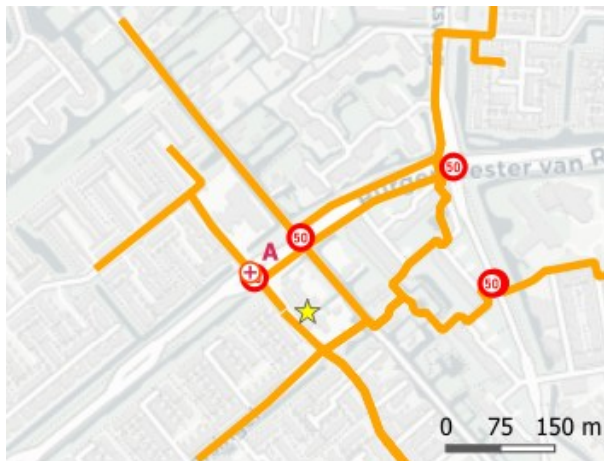


Inpasbaarheid n.t.b. **Kosten** €200.000 **Haalbaarheid** 5+ jaar

4.9.5 Livingstoneschool

Score: ❖❖❖❖

De Livingstoneschool is gelegen aan de Livingstonelaan, in een gebied waar de schoolzone over het algemeen goed is ingericht en duidelijk herkenbaar is. De omgeving beschikt over attentiepalen en zichtbare markeringen die de aanwezigheid van een school aanduiden. Voor fietsers uit de wijk Bloemendaal is een verkeerslicht aanwezig dat veilig oversteken faciliteert. Desondanks zijn er knelpunten die vooral ontstaan op drukke momenten bij het brengen en halen van leerlingen. Met name de nabijgelegen kruising met de Burgemeester van Reenensingel – een 50 km/u-weg – vormt een aandachtspunt.



Participatie De school heeft input geleverd via de vragenlijst. Daaruit blijkt dat er zorgen zijn over het gedrag van zowel ouders als andere weggebruikers. Kinderen steken soms rennend over tussen geparkeerde auto's, ouders parkeren op stoepen of blijven te lang staan op de Kiss & Ride-strook, en auto's van doorgaand verkeer vertonen soms ongeduldig en gevaarlijk rijgedrag. Deze gedragsfactoren zorgen voor onvoorspelbare en potentieel onveilige situaties.

Herkenbaarheid De herkenbaarheid van de schoolzone is goed. De inrichting met palen en markeringen zorgt ervoor dat automobilisten zich bewust zijn van de aanwezigheid van een school. Dit draagt bij aan lagere snelheden in de directe schoolomgeving. Wel ontbreekt er op de kruising met de Burgemeester van Reenensingel een inrichting die automobilisten actief dwingt om af te remmen.

Bewustwording Uit de schoolinput blijkt dat gedragsproblemen van ouders en overige weggebruikers bijdragen aan de verkeersonveiligheid. Hoewel de fysieke inrichting op veel plekken op orde is, zou meer aandacht voor verkeerseducatie en bewustwording kunnen helpen om gevaarlijke situaties, zoals foutparkeren en ongeduldig rijgedrag, te verminderen. De school doet mee aan het programma School op Seef.

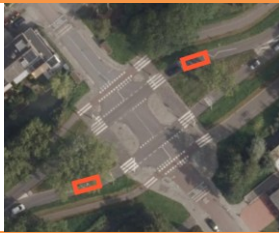
Looproutes De looproutes rondom de school worden regelmatig belemmerd door op stoepen geparkeerde auto's. Dit dwingt kinderen om op de rijbaan te lopen, wat risico's oplevert. Kinderen steken soms onvoorspelbaar over tussen auto's door, wat de overzichtelijkheid beperkt. De drukte tijdens piekmomenten versterkt dit probleem.

Fietsroutes De fietsroutes naar de school zijn deels veilig, maar de aansluiting met de Burgemeester van Reenensingel vormt een duidelijk knelpunt. De huidige inrichting zorgt niet voor snelheidsreductie van gemotoriseerd verkeer op deze 50 km/u-weg, waardoor oversteken voor fietsers en voetgangers risicovol blijft. Ondanks aanwezige attentiepalen is de weginrichting onvoldoende dwingend om automobilisten te laten afremmen.

Conclusie

Score ■■■■

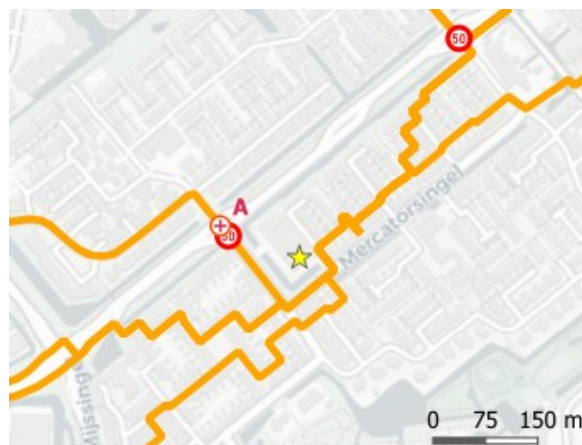
De schoolzone van de Livingstoneschool is overwegend goed ingericht en herkenbaar, wat bijdraagt aan een veilige verkeersomgeving. Het knelpunt bij de drukke kruising met de Burgemeester van Reenensingel verdient aandacht. De schoolzone heeft verder een goede inrichting waarbij op korte termijn, buiten de kruising op de Burgemeester van Reenensingel, geen maatregelen nodig zijn. Kortom: de school voldoet aan het *basisniveau*, maar er zijn verbeteringen mogelijk.

A. Snelheidsremmende maatregelen op kruising Livingstonelaan - Burg. van Reenensingel				Fietsroutes
Op de kruising verbeteren we de veiligheid voor overstekende voetgangers en fietsers en zorgen we ervoor dat automobilisten extra afremmen, bijvoorbeeld door het toevoegen van een plateau, of het aanbrengen van een slinger of een LARGAS. Deze oplossing wordt verder onderzocht en uitgewerkt. De precieze invulling van deze maatregel wordt meegenomen in de aanpak van de Burg. Van Reenensingel conform het VCP.				
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€300.000	Haalbaarheid 5+ jaar

4.9.6 Het Avontuur

Score: ■■■■

Basisschool Het Avontuur is gelegen aan de Mercatorsingel, waar meerdere scholen samen gebruikmaken van één gedeelde schoolzone. Deze zone is goed ingericht met herkenbare markeringen op het wegdek en opvallende palen die de aanwezigheid van een schoolomgeving benadrukken. De straat is ingericht als 30 km/u-zone, wat bijdraagt aan lagere snelheden en meer verkeersveiligheid. Ondanks de drukte die ontstaat door de clustering van scholen, functioneert de infrastructuur rondom de school over het algemeen goed.



Participatie De school heeft via de vragenlijst en middels deelname aan de panelgesprekken input geleverd over de verkeerssituatie. Daaruit blijkt dat veel leerlingen met de auto of met leerlingvervoer komen, vanwege de regionale functie van de school. Hoewel de school zich inspant om het gedrag van ouders te beïnvloeden, blijft foutparkeren een hardnekkig probleem. Ouders parkeren op de stoep of keren in het smalle straatje naast de school, wat zorgt voor onoverzichtelijke en onveilige situaties voor kinderen die te voet of met de fiets komen.

Herkenbaarheid De schoolzone is goed herkenbaar voor weggebruikers. Markeringen en fysieke elementen zoals palen versterken het beeld dat hier sprake is van een bijzondere verkeersomgeving. Deze herkenbare inrichting draagt bij aan de alertheid van automobilisten en verhoogt de veiligheid in de directe schoolomgeving.

Bewustwording Uit de input van de school blijkt dat er aandacht is voor het gedrag van ouders, maar dat het effect daarvan beperkt blijft. Bewustwording over verkeersveiligheid verdient blijvende aandacht, met name bij ouders die hun kinderen met de auto brengen. Informatie over deelname aan programma's zoals School op Seef is niet bekendgemaakt.

Looproutes De directe looproutes naar de school zijn veilig, maar worden soms belemmerd door fout geparkeerde auto's. Vooral het parkeren op stoepen zorgt voor onveilige situaties, doordat kinderen zich tussen voertuigen moeten manoeuvreren. Het is niet bekend in welke mate dit daadwerkelijk gebeurt.

Fietsroutes De fietsroute naar school kent een knelpunt bij de kruising van de Willem Barentszlaan met de Burgemeester van Reenensingel. Hier is het oversteken voor fietsers onveilig, doordat zij geen voorrang hebben en er onvoldoende fysieke oversteekvoorzieningen

Conclusie

Score ■■■■

De schoolzone rondom Het Avontuur is over het algemeen *goed* ingericht en herkenbaar, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Wel zorgen hardrijdend verkeer op de Willem Barentszlaan en foutparkeren voor aandachtspunten. Ondanks deze knelpunten voldoet de situatie aan het gewenste basisniveau van gemeente Gouda.

zijn. Ook versmalt de rijbaan direct na deze kruising, wat leidt tot een conflict tussen fietsers en autoverkeer. De inrichting van de weg met asfalt draagt bij aan hogere rijksnelheden.

A. Herinrichting Willem Barentszlaan inclusief kruising met Burg. Van Reenensingel				Fietsroutes
We herinrichten de Willem Barentszlaan, inclusief de kruising met de Burgemeester Van Reenensingel. Op de kruising geven we fietsers voorrang en zorgen we ervoor dat automobilisten extra afremmen. De Barentszlaan richten we in als een 30 km/u-weg met klinkerverharding en een constante wegbreedte vanaf de kruising. De precieze invulling van deze maatregel wordt meegenomen in de aanpak van de Burg. Van Reenensingel conform het VCP.				
Inpasbaarheid	n.t.b.	Kosten	€1.000.000	
		Haalbaarheid		5+ jaar

4.10 Nieuwe Park Oost en West en Gouwespoor

4.10.1 CSG Park en Dijk

Score: ❖❖❖

Basisschool Park en Dijk is gelegen aan de Winterdijk in Gouda. De Winterdijk is een drukke fietsstraat waar gemotoriseerd verkeer, fietsers en overstekende kinderen elkaar kruisen. Een groot deel van de leerlingen reist met taxibusjes naar school. Dit leidt geregeld tot chaotische en onveilige verkeerssituaties. De combinatie van gemotoriseerd verkeer, fietsers, voetgangers en taxibusjes op een smal wegprofiel zorgt voor een onveilige situatie en beperkt de doorstroming.

Uit de data-analyse blijkt dat leerlingen die niet uit de direct omliggende wijk komen, gebruik maken van fietsroutes die 50 km/u-wegen kruisen, zoals de Nieuwe Gouwe Oostzijde en de Industriestraat. Er zijn twee ongevallen geregistreerd in de schoolzone. Beide ongevallen hebben niet tijdens de openingstijden van school plaatsgevonden. Bij beide ongevallen is geen gemotoriseerd verkeer betrokken geweest.



Participatie In de vragenlijst heeft de school aangegeven dat de verkeersveiligheid van de schoolzone slecht is. Vanwege taxibusjes die de leerlingen brengen op school ontstaat er dagelijks een chaotische situatie.

Herkenbaarheid De schoolzone mist duidelijke bebording en markeringen die automobilisten attenderen op de aanwezigheid van overstekende kinderen bij de ingangen van de school. De huidige inrichting draagt onvoldoende bij aan de bewustwording van weggebruikers dat zij zich in een kwetsbare verkeersomgeving bevinden. Hierdoor blijft de aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers beperkt.

Bewustwording Park en Dijk neemt niet deel aan het programma School op Seef. Er is vanuit de vragenlijst geen informatie verstrekt over bewustwordings- of educatieprogramma's van school naar leerlingen en ouders.

Looproutes De looproute naar de hoofdentree van de school kent een aantal knelpunten. De ingang van de school komt direct uit op de Winterdijk (zie in het kaartje markering D), een smalle fietsstraat waar ook gemotoriseerd verkeer gebruik van maakt. Omdat er aan de schoolzijde geen voetpad aanwezig is (zie in het kaartje markering A), moeten leerlingen bij aankomst direct de rijbaan met verkeer in twee richtingen oversteken. De situatie is voor

voetgangers onoverzichtelijk. Dit zorgt voor onveilige situaties, zeker tijdens de drukke haal- en brengmomenten.

Fietsroutes Ook de fietsroutes naar school kennen uitdagingen. Leerlingen die met de fiets van buiten de wijk komen, moeten soms meerdere drukke oversteekplaatsen passeren op hun weg naar school (zie in het kaartje markeringen '50'). Het gaat dan bijvoorbeeld om de oversteken over de 50 km/u-wegen de Nieuwe Gouwe Oostzijde, Industriestraat en het Bolwerk. Het is goed om in de toekomst bij deze kruispunten maatregelen te nemen om veilige oversteken beter te faciliteren.

Conclusie

Score **❖❖❖**

De verkeerssituatie rondom basisschool Park en Dijk is op alle thema's slecht en voldoet niet aan het gewenste basisniveau in gemeente Gouda. De combinatie van een onveilige oversteek bij de school, de smalle en chaotische Winterdijk, en de complexe logistiek van taxibusjes vraagt om gerichte maatregelen. De school is daarmee beoordeeld als *onvoldoende en urgent*.

A. Winterdijk van twee- naar éénrichtingsverkeer

Fietsroutes

We onderzoeken binnen het Wijkmobiliteitsplan Nieuwe Park de mogelijkheid van het invoeren van éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer op de Winterdijk. De weg is smal en gemotoriseerd verkeer kan elkaar moeilijk passeren, wat voor fietsers en overstekende voetgangers leidt tot onveilige situaties. Het invoeren van éénrichtingsverkeer maakt de verkeerssituatie veiliger en overzichtelijker.



Inpasbaarheid	n.t.b.	Kosten	€25.000	Haalbaarheid	2-5 jaar
----------------------	--------	---------------	---------	---------------------	----------

B. Verbreden brug Winterdijk

Looproutes

De brug is erg smal en de grotere taxibussen kunnen er niet in rijden. Dit leidt tot chaotische taferelen op de Winterdijk. Daarom verbreden we de brug.



Inpasbaarheid	n.t.b.	Kosten	€250.000	Haalbaarheid	5+ jaar
----------------------	--------	---------------	----------	---------------------	---------

C. Opstelplaatsen taxibusjes achterkant school aanleggen

Herkenbaarheid

Taxibusjes halen de kinderen aan de achterkant van de school op. Hier is geen opstelplaats voor de taxibusjes waardoor het overige verkeer wordt geblokkeerd en er een onoverzichtelijke situatie ontstaat. Daarom realiseren we een opstelplaats voor circa 4 taxi's.



Inpasbaarheid	goed	Kosten	€10.000	Haalbaarheid	0-2 jaar
----------------------	------	---------------	---------	---------------------	----------

D. Verhoogde voetgangersoversteek tegenover ingang school

Looproutes

We realiseren een verhoogde duidelijke voetgangersoversteek met kanalisatiestrepen en schoolzonebebording bij de ingang van de school aan de Winterdijk. Met een verhoogde oversteek kunnen voetgangers veiliger aan de andere kant komen en wordt het verkeer afgeremd.



Inpasbaarheid	goed	Kosten	€50.000	Haalbaarheid	2-5 jaar
----------------------	------	---------------	---------	---------------------	----------

4.11 Westergouwe Oostpolder en Gouwestroom

4.11.1 Ontdekkingsreizigers

Score: ■■■

Basisschool De Ontdekkingsreizigers is gelegen in de jonge wijk Westergouwe en is momenteel de enige school in dit gebied. De school is bereikbaar via de Burgemeester van Dijkensingel, een drukke 50 km/uur gebiedsontsluitingsweg. Hoewel er een vrijliggend fietspad aan de schoolzijde ligt, vormt het autoverkeer op deze weg een risico, vooral bij oversteekplaatsen Rondom de kruising met de Dwarstocht zijn maatregelen (verkeersdrempel) gepland om de oversteek veiliger te maken.



Vanaf maart 2026 verhuist de school naar een nieuwbouwlocatie. Er zijn daarom geen aanvullende nieuwe maatregelen geformuleerd.

Participatie De vragenlijst is niet ingevuld door de school.

Herkenbaarheid De schoolomgeving is functioneel ingericht, maar mist duidelijke signalering dat het om een schoolzone gaat. Er is geen speciale markering of attentieverhogende bebording op de Burgemeester van Dijkensingel die automobilisten erop wijst dat zij een schoolomgeving naderen.

Bewustwording Er zijn momenteel geen snelheidsremmende maatregelen of visuele signalen aanwezig om het gedrag van automobilisten positief te beïnvloeden. De huidige inrichting is onvoldoende afgestemd op de aanwezigheid van schoolgaande kinderen. De school doet mee aan het programma School op Seef.

Looproutes De school beschikt over voldoende ruimte voor wachtende ouders en kinderen. De looproutes zijn overzichtelijk, maar het oversteken van de Dwarstocht of Burgemeester van Dijkensingel is risicovol vanwege het ontbreken van voorrang en verkeersremmende maatregelen.

Fietsroutes De school wordt goed bediend door een vrijliggend fietspad aan de schoolzijde van de Burgemeester van Dijkensingel. Hierdoor hoeven veel kinderen deze weg niet over te steken. Er is een ruime fietsenstalling aanwezig bij de school.

Conclusie

Score ■■■

De school heeft een goede basisinrichting en voldoende ruimte voor fietsen en wachtende ouders. Echter, de ligging aan een drukke 50 km/uur-weg zonder snelheidsremmende maatregelen of duidelijke schoolzonemarkering maakt de situatie onveilig, met name bij oversteeklocaties. De geplande maatregelen aan de Dwarstocht zijn een stap in de goede richting voor een veiligere schoolzone. De school is daarmee beoordeeld als *onvoldoende en urgent*.

A. Veilige fiets/voetgangersoversteeklocaties

Fietsroutes

Rondom de kruising met de Dwarstocht worden maatregelen getroffen om de oversteek veiliger te maken. Hierbij wordt gedacht aan een zebrapad in combinatie met verkeersdrempels om de snelheid van het autoverkeer te remmen.

Inpasbaarheid	n.t.b.	Kosten	n.t.b.	Haalbaarheid	gepland
---------------	--------	--------	--------	--------------	---------

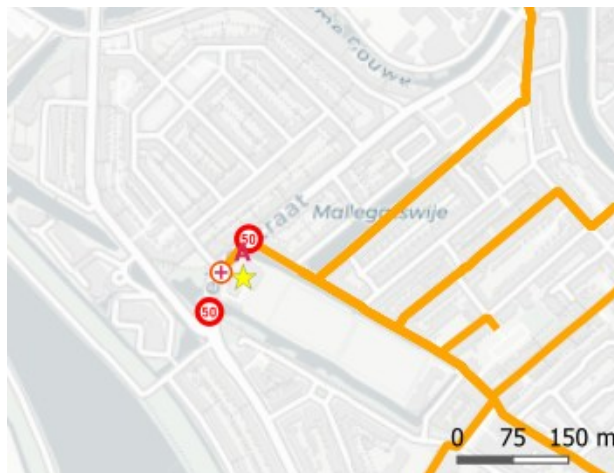
4.12 De Korte Akkeren, Kromme Gouwe en Hollands IJssel

4.12.1 De Goudakker

Score: ❖❖❖

Basisschool de Goudakker ligt in de bocht van de Reigerstraat. Deze straat heeft een maximumsnelheid van 50 km/uur. Er is een goede fiets- en voetgangersoversteekplaats bij de Koningin Wilhelminaweg.

Er rijdt op deze weg ook een bus. De bushalte is in de buurt van de school. Er is geen schoolzone ingericht, en de ingang van de school is direct aan deze weg en er is geen andere ingang omdat de school aan de noord- en zuidzijde omgeven is door water, en aan de oostzijde door sportvelden. Dit maakt het een onveilige situatie voor zowel fietsers als voetgangers.



Uit de data-analyse blijkt dat leerlingen die op de fiets komen onder andere de Kattensingel en de Reigerstraat zelf moeten oversteken, beiden met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Er heeft in het verleden 1 ongeval plaatsgevonden waarbij een kind gewond is geraakt door een botsing met auto. De Goudakker gaat clusteren met de Westerschool. Op de locatie van de Goudakker komt een middelbare school (Coornhert college). De ontwikkeling hiervan begint in 2027.

Participatie De school heeft niet gereageerd op de vragenlijst. Hierdoor ontbreekt directe informatie over de ervaringen en wensen van de school ten aanzien van de verkeerssituatie.

Herkenbaarheid Er is geen schoolzone aanwezig. Wel staan er attentiepalen bij de voetgangersoversteek over de Reigerstraat. Bovendien ligt de school in een bocht waardoor deze vanuit zuidelijke richting minder goed zichtbaar is.

Bewustwording De school neemt deel aan het programma School op Seef. Daarmee scoort de schoolzone op bewustwording voldoende.

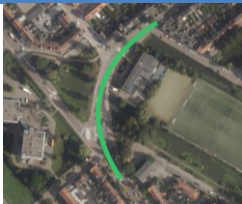
Looproutes Er is een voetgangersoversteekplaats met zebrapad en gekleurde attentiepalen om de Reigerstraat over te steken ter hoogte van de Roerdompstraat. Ook is er een voetgangers- en fietsers oversteek ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg waar de adviessnelheid 30 km/uur is. Er zijn geen andere snelheidsremmende maatregelen.

Fietsroutes De fietsroutes naar de school bieden niet de meest directe route. Fietsers die uit de Lazaruskade komen via de Reigerstraat moeten eerst doorfietsen langs de school om bij de oversteeklocatie te komen. Hierdoor moeten zij omfietsen en wordt er waarschijnlijk veel overgestoken over de Reigerstraat buiten de officiële oversteeklocatie.

Conclusie

Score ❖❖❖

De schoolomgeving van de Goudakker voldoet niet op alle thema's aan het basisniveau. Hoewel de school mee doet aan School op Seef en de bewustwording als voldoende wordt beoordeeld, voldoen de loop- en fietsroutes en de herkenbaarheid van de omgeving niet. Er is geen schoolzone ingericht en de Reigerstraat is een gevaarlijke straat waar hard wordt gereden. De ingang van de school bevindt zich direct aan deze straat. De school is daarmee beoordeeld als *onvoldoende en urgent*.

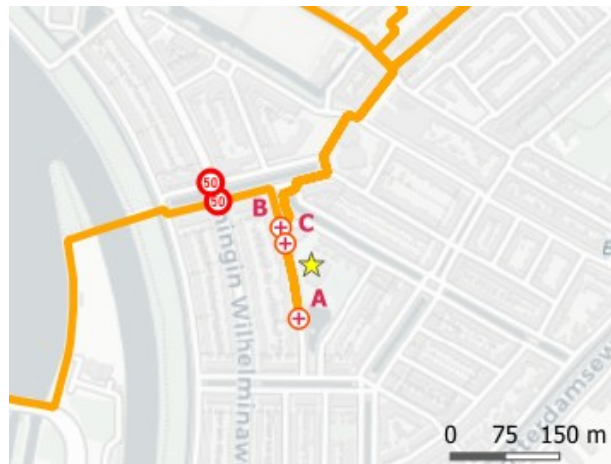
A. Reigerstraat inrichten als schoolzone					Herkenbaarheid
De Reigerstraat staat gepland om als GOW30-straat te worden ingericht. We richten de weg voor de school in als een schoolzone met een maximumsnelheid van 30 km/uur, met verhoogde oversteekplekken voor fietsers & voetgangers en voldoende brede trottoirs. Eventueel verplaatsen we de bushaltes om meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers.					
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€150.000	Haalbaarheid	5+ jaar

4.12.2 OBS De Kas

Score: ■■■■

Basisschool de Kas ligt in een woonwijk en is aan twee kanten omgeven door éénrichtingsstraten die goed zijn ingericht met trottoirs en drempels. De schoolzone is aan alle kanten duidelijk gemarkeerd met attentiepalen. De snelheid is er laag. Daarnaast doet de school veel aan bewustwording bij ouders en leerlingen.

Uit de data-analyse blijkt dat leerlingen op de fiets de Koningin Wilhelminaweg moeten oversteken in de buurt van de school. Dit is een 50 km/uur weg. Zie Westerschool voor uitgebreidere beschrijving van deze oversteeklocatie. Er zijn geen ongevallen bekend. In 2040 vindt vernieuwbouw of uitbreiding van het huidige gebouw plaats.



Participatie De directie van OBS De Kas is aanwezig geweest bij de panelgesprekken en heeft meegedacht over oplossingen. Ook heeft de schouw samen met de directie plaatsgevonden.

Herkenbaarheid De schoolzone is heel duidelijk herkenbaar. In de afzetzones aan de Tweede E.J. Potgieterstraat de Van der Palmstraat ontstaan regelmatig verkeeropstoppen tijdens haal- en brengmomenten. Duidelijke regels over parkeren en afzetten ontbreken, net als veilige oversteekplekken. Dit zorgt voor chaotische situaties tijdens het halen en brengen van kinderen.

Bewustwording De school doet mee aan het programma School op Seef en heeft het verkeersveiligheidslabel behaald vanwege haar activiteiten rondom verkeerseducatie en verkeersveiligheid. Ook is de school zelf bezig met het aanspreken van ouders op gedrag bij het afzetten met de auto. Helaas is dit veel werk en kan het soms tot escalaties leiden.

Looproutes De looproute naar de school is relatief veilig, met voldoende trottoirs en een lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Wel zorgen geparkeerde auto's ervoor dat de straat niet overzichtelijk is. Hierdoor is het voor kinderen gevaarlijk om de weg over te steken. Een deel van het trottoir is verbreed, maar dat is niet overal het geval. Hierdoor is er niet overal genoeg ruimte voor wachtende ouders.

Fietsroutes De fietsroutes naar de school zijn eveneens relatief veilig. Wel is het lastig laveren tussen de stilstaande auto's tijdens haal- en brengmomenten. Hierdoor gaan fietsers soms op het trottoir fietsen.

Conclusie

Score: ■■■■

De schoolomgeving van OBS De Kas voldoet op de thema's bewustwording en herkenbaarheid aan het *basisniveau*, maar op de thema's looproutes en fietsroutes is nog winst te behalen door de situatie tijdens halen en brengen overzichtelijker te maken en kinderen duidelijk ruimte te geven voor oversteken. Voor de rest voldoet de school aan het gewenste basisniveau van gemeente Gouda.

A. Toevoegen veilige oversteek Tweede E.J. Potgieterstraat bij zuidelijke ingang van school					Looproutes
We leggen een verhoogde oversteekplek met kanalisatiestrepen aan op de Tweede E.J. Potgieterstraat ter hoogte van de zuidelijke ingang naar het schoolplein (daardoor verdwijnt één autoparkeervak).					
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€30.000	Haalbaarheid	2-5 jaar
B. Kruising Tweede E.J. Potgieterstraat en Van de Palmstraat voorzien van plateau					Looproutes
We maken een plateau bij de kruising tussen de Tweede E.J. Potgieterstraat en de Van der Palmstraat. Daardoor verdwijnen drie autoparkeervakken. Hier maken we een duidelijke oversteeklocatie naar de school met gekleurde palen.					
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€100.000	Haalbaarheid	5+ jaar
C. Afzetzones vervangen voor tijdelijk stopverbod					Herkenbaarheid
We vervangen de huidige afzetzones voor een stopverbod op de Tweede E.J. Potgieterstraat en de Van der Palmstraat. Hierdoor ontstaan er minder snel opstoppingen in deze straten tijdens schooltijden. Het stopverbod geldt tussen 8:00 en 16:00 van maandag t/m vrijdag.					
Inpasbaarheid	goed	Kosten	€5.000	Haalbaarheid	0-2 jaar

4.12.3 Westerschool

Score: ■■■■

De Westerschool ligt in een rustige woonwijk met een goed ingerichte schoolzone. De herkenbaarheid is uitstekend dankzij duidelijke markeringen en gekleurde palen. De loop- en fietsroutes in de directe omgeving zijn breed en veilig. Aan het einde van de schoolzone ligt de Koningin Wilhelminaweg, een 50 km/uur-weg, waar met name de oversteek bij de Jacob van Lennepkade als onveilig wordt ervaren. Hier ontbreekt een goed ingerichte oversteekvoorziening, wat risico's oplevert voor voetgangers. Er vindt een cluster plaats van de Goudakker en de Westerschool, op de locatie van de Westerschool. In de toekomst wordt in de directe omgeving van de Westerschool meer verkeersdruk verwacht.



Participatie De school heeft niet deelgenomen aan de vragenlijst, waardoor geen input beschikbaar is over knelpunten of wensen vanuit schoolperspectief.

Herkenbaarheid De herkenbaarheid van de schoolomgeving is goed. De inrichting is duidelijk en afdoende, en er wordt nauwelijks te hard gereden in de directe omgeving van de school. Enkel kritiekpunt is dat door de parkeervakken het overzicht voor kleine kinderen op de fiets niet altijd helemaal optimaal.

Bewustwording De school heeft het label *School op Seef*, waarmee structureel aandacht wordt besteed aan verkeersveiligheid. Door het ontbreken van participatie-informatie is niet duidelijk of aanvullende bewustwordingsactiviteiten worden georganiseerd voor ouders of leerlingen.

Looproutes De looproutes naar school zijn prettig en veilig. De trottoirs zijn breed en overzichtelijk. Wel is de oversteek van de Koningin Wilhelminaweg onvoldoende veilig voor voetgangers: het middeneiland ligt op hetzelfde niveau als de rijbaan en de opgangen naar het verhoogde trottoir zijn smal, wat het oversteken bemoeilijkt.

Fietsroutes De fietsroutes binnen de wijk zijn goed ingericht. Op de Koningin Wilhelminaweg rijden fietsers op een fietsstrook langs gemotoriseerd verkeer dat 50 km/uur mag rijden, wat de situatie minder veilig maakt, vooral voor jongere kinderen. Uit analyse blijkt dat sommige leerlingen deze weg moeten oversteken.

Conclusie

Score **■ ■ ■ ■ ■**

De verkeerssituatie rondom de Westerschool is over het algemeen *zeer goed*. De schoolzone is veilig, herkenbaar en verkeersluw. Wel is de oversteek bij de Koningin Wilhelminaweg een knelpunt dat aandacht verdient. Een betere oversteekvoorziening kan hier de veiligheid voor voetgangers aanzienlijk verbeteren. De school voldoet verder aan het gewenste basisniveau van gemeente Gouda.

A. Verbeteren voetgangersoversteek Koningin Wilhelminaweg

Looproutes

We verduidelijken de oversteeklocaties op de Koningin Wilhelminaweg door de zebrapaden op een plateau te leggen. Hierbij hanteren we de geldende maatvoering vanuit de richtlijnen van het CROW. Deze maatregel is onderdeel van het GOW30 ontwerp van de Koningin Wilhelminaweg en gaat in 2026 in uitvoering.



Inpasbaarheid	goed	Kosten	€75.000	Haalbaarheid	2-5 jaar
----------------------	------	---------------	---------	---------------------	----------

5 Hoe nu verder?

Uit het onderzoek blijkt dat bij sommige scholen (urgente scholen) direct actie nodig is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Andere maatregelen kunnen op een later moment worden uitgevoerd, afhankelijk van de prioriteit en beschikbare middelen. In dit hoofdstuk lichten we toe welke scholen als eerste aan de beurt zijn en hoe we de overige verbeteringen gefaseerd aanpakken.

Zeven scholen scoren slecht (twee of lager) en merken we aan als urgente scholen. Daarentegen zijn er in Gouda 14 scholen die erg goed scoren (vier of hoger). Urgente scholen pakken we het eerste aan, de scholen die goed scoren krijgen de laagste prioriteit. De scholen die een 3 scoren pakken we tussen fase 1 en 3 aan. De algemene maatregelen, zoals besproken in Paragraaf 4.1 voeren we met prioriteit uit.

5.1 Urgente scholen

Bij negen scholen zijn de verkeersproblemen zo groot dat we hier als eerste maatregelen nemen. Deze scholen scoren een 2 op de schoolzonebalans en hebben te maken met onveilige situaties voor fietsers en voetgangers. Het gaat om de volgende scholen.

• Graaf Jan van Nassauschool	■■■■
• Johannes Calvijnschool	■■■■
• De Goudakker	■■■■
• Park en Dijk	■■■■
• Al Qalam	■■■■
• Ontdekkingsreizigers	■■■■
• 't Palet Middenmolenlaan	■■■■
• Samuëlschool Wilhelmina van Pruisenlaan	■■■■
• 't Carillon Geerpolderweg	■■■■

Tabel 1 geeft per school de kosten voor de geformuleerde maatregelen weer met een haalbaarheid binnen 2 jaar, en een haalbaarheid langer dan 2 jaar. Tussen haken staat het aantal maatregelen dat in het genoemde bedrag valt. Zo is te zien dat 10 maatregelen op korte termijn zijn uit te voeren voor gezamenlijk circa € 167.000. Enkele maatregelen op de lange termijn beslaan het reconstrueren van delen van wegen, zoals bij de Graaf Jan van Nassaulaan en 't Palet, hierdoor is de opgenomen kostenpost voor deze categorie maatregelen circa € 3.420.000.

Tabel 1 Urgente scholen, met maatregelen (het aantal maatregelen staat tussen haken)

Schoolnaam	Maatregelen korte termijn	Maatregelen lange termijn
Graaf Jan van Nassauschool	€ 5.000 (1)	€ 1.400.000 (3)
Johannes Calvijnschool	n.v.t.	€ 600.000 (2)
De Goudakker	n.v.t.	€ 150.000 (1)
Park en Dijk	€ 85.000 (3)	€ 250.000 (1)
Al Qalam	€ 30.000 (1)	€ 400.000 (1)
Ontdekkingsreizigers	Gepland	n.v.t.
't Palet Middenmolenlaan	€ 2.000 (1)	€ 620.000 (2)
Samuëlschool Wilhelmina van Pruisenlaan	€ 30.000 (2)	n.v.t.
't Carillon Geerpolderweg	€ 15.000 (2)	n.v.t.
	€ 167.000	€ 3.420.000

5.2 Fasering in uitvoering

Naast de urgente scholen zijn er ook bij andere scholen knelpunten geconstateerd. Deze lossen we op in fases gebaseerd op hun score en afhankelijk van de ernst van de situatie en de

haalbaarheid van de maatregelen. In totaal zijn de kosten voor alle maatregelen geschat op € 7.100.000. Voor de urgente scholen is een uitvoeringsbudget nodig van € 3.420.000.

We werken met de volgende aanpak:

- **Snel uitvoerbare maatregelen (0-2 jaar),**
Kleine maatregelen die weinig tijd en geld kosten, zoals het verbeteren van de zichtbaarheid van schoolzones of het aanpassen van verkeersborden, voeren we als eerste uit.
- **Middellange termijn (2 – 5 jaar): planmatige aanpassingen**
Maatregelen die meer voorbereiding vragen, zoals het herinrichten van een kruispunt of het aanpassen van fietspaden, worden meegenomen in bestaande onderhoudsplannen en wijkmobiliteitsplannen.
- **Lange termijn (5+ jaar): grote infrastructurele ingrepen**
Grote aanpassingen, zoals de aanleg van nieuwe wegen of het verplaatsen van een schoolzone, vragen om een lange voorbereiding en een groter budget. Deze worden opgenomen in toekomstige ruimtelijke plannen en/of wijkmobiliteitsplannen.

5.3 Samenwerken en faseren

We betrekken scholen actief bij de uitwerking van de maatregelen en stemmen de planning af met lopende projecten in de stad. Zo zorgen we ervoor dat verkeersveiligheid bij scholen een structureel onderdeel blijft van het gemeentelijk beleid en dat verbeteringen efficiënt en effectief worden doorgevoerd.