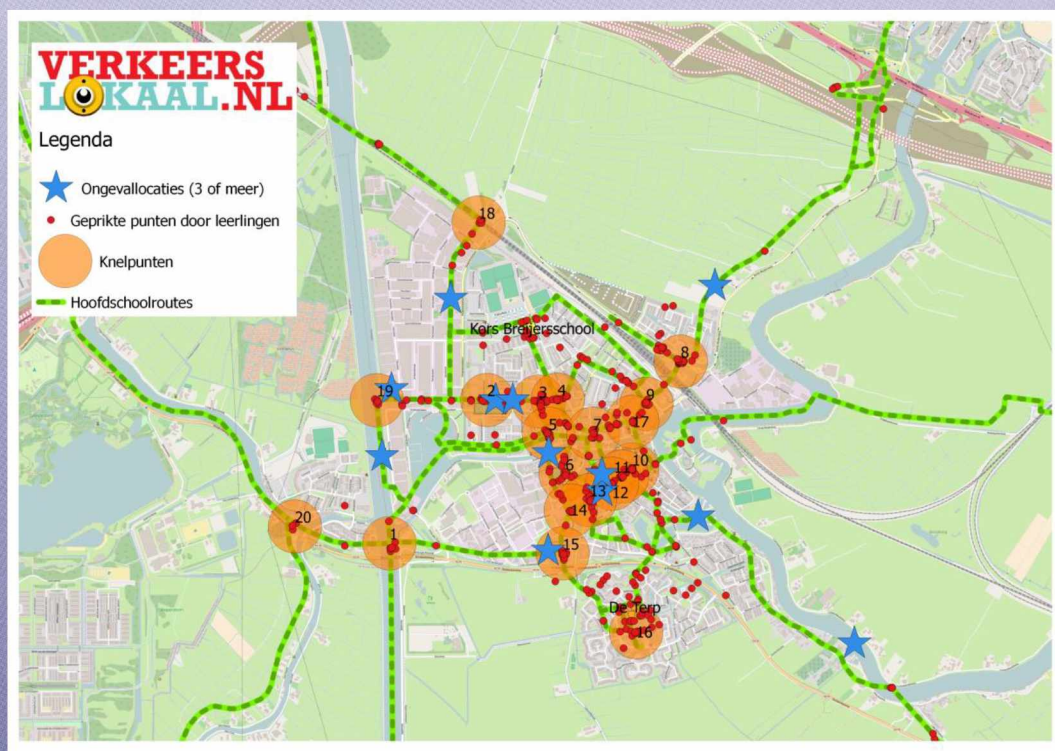


# Onderzoek verkeersveiligheid woonschoolroutes Weesp



In opdracht van: Gemeente Weesp  
Datum: 14 oktober 2016  
Rapportnummer: P160809-02

## Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	: Gemeente Weesp
Titel rapport	: Onderzoek verkeersveiligheid woonschoolroutes Weesp
Kenmerk	: P160809-02
Datum publicatie	: 14 oktober 2016
Projectteam opdrachtgever(s)	: 5.1.2,e
Projectteam Bureau de Groot Volker	: De heren 5.1.2,e 5.1.2,e en 5.1.2,e
Projectomschrijving	: Onderzoek naar de verkeersveiligheid van woonschoolroutes in Weesp
Gegevens	: Bureau de Groot Volker A Spoorstraat 11   6953 BW Dieren T 5.1.2,e E info@verkeersonderzoek.nl I verkeersonderzoek.nl



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding	1
1.2	Leeswijzer	2
<b>2</b>	<b>Knelpuntenanalyse</b>	<b>3</b>
2.1	Werkwijze	3
2.2	Knelpunten	5
<b>3</b>	<b>Top 15 knelpunten</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Analyse en maatregelvoorstel</b>	<b>10</b>
4.2	Knelpunt 1: Amstellandlaan voor Vechtstede College	11
4.3	Knelpunt 2: Brug tussen Casparuslaan en Pr. Irenelaan	15
4.4	Knelpunt 3: Kruispunt C.J. van Houtlaan – Gooilandseweg	19
4.5	Knelpunt 4: Kruispunt Groeneweg – Singel	22
4.6	Knelpunt 5: Kruispunt Amstellandlaan – Lageweyselaan – Diemerdijkstraat	25
4.7	Knelpunt 6: Kruispunt Breedstraat – Achtergracht – Groeneweg	29
4.8	Knelpunt 7: Rotonde: Leeuwendeldseweg – Korte Muiderweg – Stationsweg	32
4.9	Knelpunt 8: Kruispunt Amstellandlaan - Casparuslaan	35
4.10	Knelpunt 9: Kruispunt Breedstraat – Nieuwstad	38
4.11	Knelpunt 10: Brug tussen Herengracht - Binnenveer	41
4.12	Knelpunt 11: Kruispunt Talmastraat - Singel	44
4.13	Knelpunt 12: Kruispunt: Herensingel – Plataanlaan – Papelaan	47
4.14	Knelpunt 13: Kruispunt Herensingel – Stationsweg	50
4.15	Knelpunt 14: Kruispunt C.J. van Houtenlaan – Pr. Irenelaan	53
4.16	Knelpunt 15: Wegvak: G.J. Wiefferingdreef t.h.v. Spar	56

## Bijlagen

1	Tabellen ongevallenanalyse
2	Kaarten ongevallenlocaties <ul style="list-style-type: none"><li>- Ongevallen 0-17 jaar</li><li>- Ongevallen voetganger</li><li>- Ongevallen fiets</li><li>- Ongevallen brom- en snorfiets</li></ul>
3	Knelpuntenkaart
4	10 regels verkeersveilige schoolomgeving
5	Verkeersbeleid Weesp
6	Lijst geprikte punten leerlingen



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De gemeente Weesp wil aandacht besteden aan 'verkeersveilige woonschoolroutes en schoolomgevingen' in de gemeente. Daarbij speelt de vraag in welke mate de woonschoolroutes (van zes basisscholen en twee middelbare scholen, zie tabel 1.1) verkeersveilig zijn ingericht. Het doel is knelpunten te achterhalen en kostenefficiënte oplossingen in beeld te brengen.

**Tabel 1.1:** Gegevens scholen in Weesp

Type school	Naam school	Adres
Basisschool	OBS Hobbedob	Schoolpad 3
	Oecumenische BS De Terp	Schoolpad 1
	De Van der Muelen Vastwijkschool	Singel 4
	OBS De Triangel	Singel 6
	Kors Breijersschool	Papelaan 122A
	Jozefschool	Blomstraat 22
Middelbare school	Vechtstede College	Amstellandlaan 1A
	Casparus College	Talmastraat 40 (nabij Singel)

### ► Kader verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid pak je integraal aan met de drie E's van Engineering, Education en Enforcement. Een goede mate van verkeersveiligheid bereik je met inzet van alle betrokkenen. De gemeente als wegbeheerder als het gaat om een veilige weginrichting conform de richtlijnen (Engineering). De school als het gaat om verkeerseducatie en de ouders als het gaat om het geven van het goede voorbeeld van het juiste gedrag (Education). En tot slot de politie als mocht blijken dat handhaving aan de orde is, omdat het gedrag afwijkt van de vastgestelde wettelijke regels (Enforcement).

Weesp is - objectief gezien - relatief verkeersveilig. Uit de ongevallenanalyse (2010-2015) volgt dat er vooral incidenten zijn geregistreerd en geen zogenaamde "black spots". In de leeftijdscategorie tot 16 jaar zijn geen betrokkenen bij verkeersongevallen geregistreerd. Toch blijft sprake van chaotische situaties rondom scholen. Bij de meeste scholen komt de meerderheid van de kinderen lopend of fietsend naar school. Verkeersdeelnemers zijn niet altijd op de hoogte van wat men van kinderen kan en mag verwachten qua fiets- en verkeersvaardigheden. Door dit onaangepast gedrag in combinatie met onbekendheid met verkeersregels, ontstaan gevoelens van verkeersonveiligheid. In dat kader heeft iedereen een rol om te komen tot een zo verkeersveilig mogelijke situatie tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten (van werkend fietslampje tot vrijliggend fietspad).

### ► Verkeersgedrag belangrijke oorzaak

De aandacht voor verkeersveiligheid door de gemeente Weesp en de scholen is continu. Uit onderzoek van 2014 volgen drie kenmerken die in bijna alle gevallen zorgen voor de verkeersproblemen (Bron: RIB, 2014):

- In een tijdsbestek van ongeveer tien minuten wordt het merendeel van de kinderen gebracht (halen is meer verspreid).



- De meeste ouders willen zo dicht mogelijk met de auto de school benaderen.
- De klagers zijn in veel gevallen ook de veroorzakers.

De ligging van de school is het meest bepalend voor de verkeersveiligheidssituatie. De Jozefschool bijvoorbeeld is ingeklemd tussen bebouwing, is dicht te benaderen met auto's, is omgeven door krappe straten en er is weinig parkeerruimte. Het gevolg is een menging van fiets- en autoverkeer, foutief parkeren tijdens brengen/halen en onoverzichtelijke situaties. De Hobbedob/Terp ligt ruimtelijker gelegen, kan niet dicht benaderd worden door autoverkeer, is voor langzaam verkeer van vele kanten benaderbaar en er is een parkeerplaats met een ruime draaicirkel. Kortom: de locatie en het gedrag van ouders is voor een groot deel bepalend voor de verkeersveiligheidssituatie rond de scholen. Een groot aantal knelpunten is door de gemeente Weesp reeds benoemd en sinds 2014 soms ook aangepakt. Het gaat onder andere om de volgende maatregelen:

- uitvoeren van een snelheidsmeting;
- handhaving in de parkeerverbod zone;
- informatiebrieven door de school over verkeersveiligheid;
- verbeteren van de situatie van fietsers door (studie naar) het centraliseren van de fietsenstalling, scheiden van fiets- en autoverkeer en aanleg fietspad;
- verbeteren van de situatie voor voetgangers door (studie naar) een zebrapad.

Uit het voorgaande wordt duidelijk dat de verkeersveiligheid rondom scholen een zaak is van alle betrokkenen. Een focus op de grootste knelpunten, zorgt voor een efficiënte uitvoering van verkeersveiligheidsbeleid, met een groot rendement per geïnvesteerde euro.

Bureau de Groot Volker werkt dit vraagstuk in opdracht van de gemeente Weesp uit.

## 1.2 Leeswijzer

In dit rapport volgt in hoofdstuk 2 de knelpuntenanalyse. Dit naar aanleiding van geprikte punten en getekende routes door leerlingen (d.m.v. ons online programma VerkeersLokaal) en een analyse van geregistreerde ongevallen van het programma VIAStat. Hoofdstuk 3 gaat in op een samengestelde top 15 van knelpunten op de school-thuisroute in Weesp met in hoofdstuk 4 een toelichting per knelpunt, mede op basis van een schouw ter plekke door Bureau de Groot Volker. De toelichting is inclusief een korte beschrijving van een maatregelvoorstel in een tabel. Door alleen deze tabellen door te nemen, krijg je snel een beeld van de essentie van dit onderzoek. Achtergrondinformatie over de verkeerssituatie in Weesp is opgenomen in een bijlage.



## 2 Knelpuntenanalyse

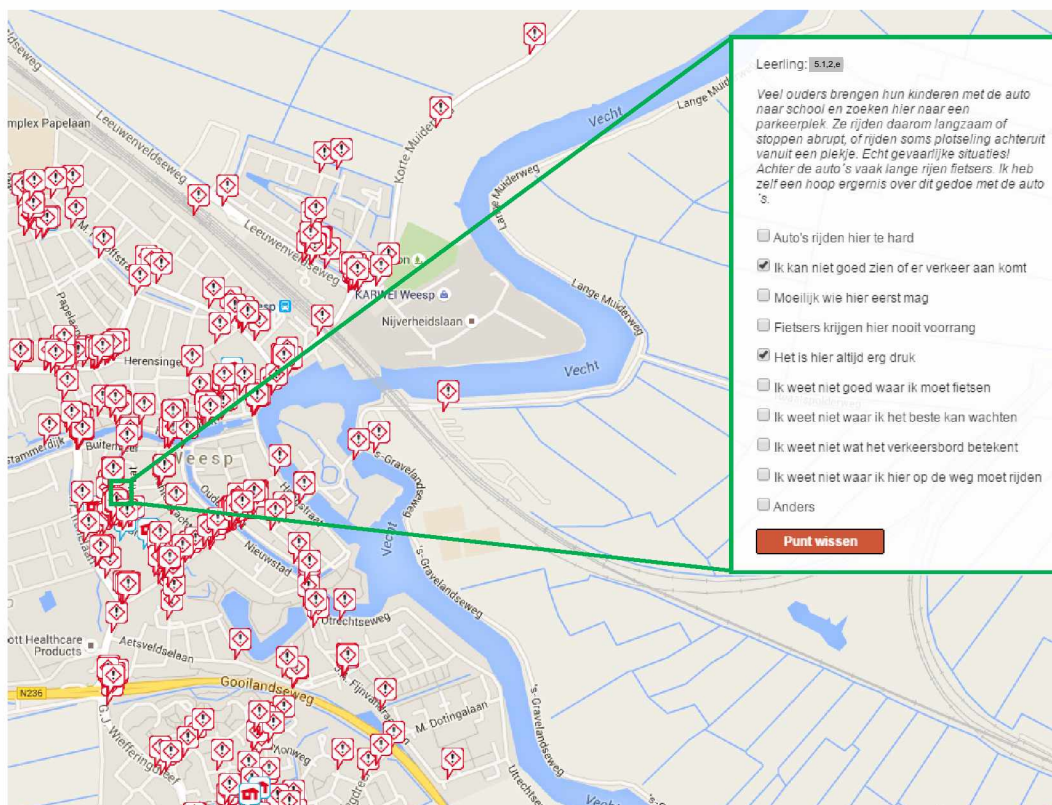
In hoofdstuk 2 staat een korte beschrijving van de werkwijze en een toelichting op het bepalen van de top 15 van de knelpunten.

### 2.1 Werkwijze

Om de knelpunten inzichtelijk te krijgen is met name de input van leerlingen van zowel basis- als middelbare scholen gebruikt. Bureau de Groot Volker is de scholen, leerlingen en ouders zeer erkentelijk voor hun medewerking. Daarnaast zijn met behulp van VIAStat de geregistreerde ongevallpunten naar voren gekomen die naast de input van de leerlingen is gelegd.

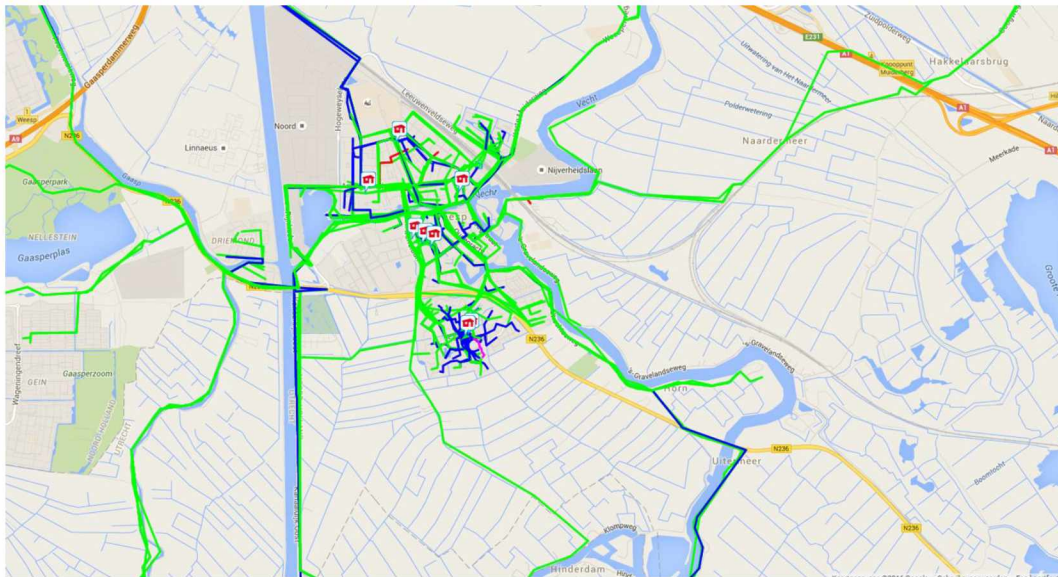
#### ► Input leerlingen

De input van leerlingen is tweeledig. Deze bestaan enerzijds uit punten die door leerlingen van basis- en middelbare scholen in Weesp zijn geprikt. Deze punten zijn geprikt in het online verkeerseducatieve programma VerkeersLokaal. In deze module kunnen leerlingen naast het prikken van punten op de kaart ook verklaren waarom het in hun ogen een gevaarlijk punt is. Anderzijds kunnen leerlingen ook hun woon-schoolroute in de VerkeersLokaal-module tekenen.



**Figuur 2.1:** Voorbeeld van geprikte punten door leerlingen in VerkeersLokaal

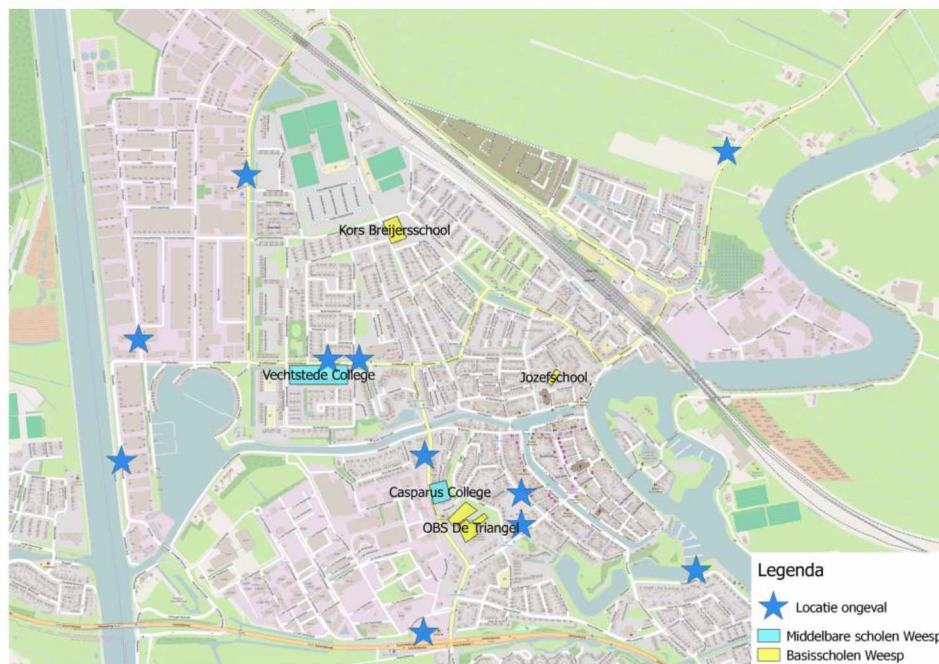




**Figuur 2.2:** Voorbeeld van getekende routes door leerlingen in VerkeersLokaal

► **VIASat ongevalanalyse**

Voor het inzichtelijk maken van knelpunten is naast de input van leerlingen ook gebruik gemaakt van VIASat. Dit is een programma waarmee de objectieve verkeersveiligheid in beeld kan worden gebracht. Hier zijn alle geregistreerde ongevallen en de daartoe behorende afgeleide gegevens (zoals plaats, datum, leeftijd, toedracht van het ongeval) terug te vinden. In bijlage 1 zijn tabellen opgenomen met uitgebreide informatie over de ongevallen die in Weesp hebben plaatsgevonden. In figuur 2.3 is een kaart opgenomen waarin de locaties van ongevallen in Weesp staan aangegeven. Dit zijn locaties waar in de periode vanaf 2010 tot en met 2015 drie of meer ongevallen zijn geregistreerd. De kaart met alle ongevallen is terug te vinden in bijlage 2.



**Figuur 2.3:** Locaties van drie of meer ongevallen o.b.v. gegevens VIASat

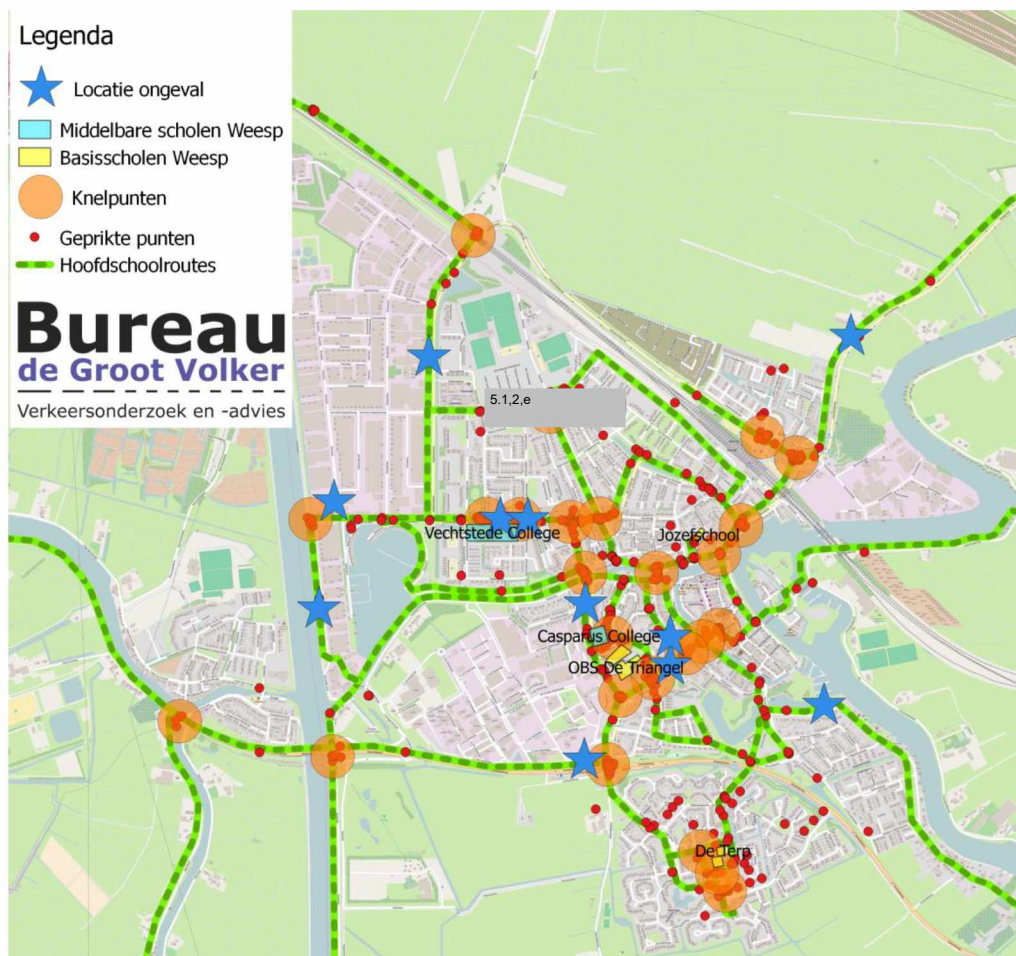


Als gevolg van een grote onderregistratie zijn waarschijnlijk een hoeveelheid ongevallen in de afgelopen jaren niet geregistreerd. Van de wel geregistreerde ongevallen zijn helaas vaak weinig kenmerken bekend. In 2014 en 2015 lijkt de registratie verbeterd te zijn.

Rondom de clustering van scholen basisschool Triangel, het Casparus College en basisschool Van der Muelen-Vastwijkschool zijn een aantal straten waar relatief veel ongelukken hebben plaatsgevonden. Dit zijn onder andere de C.J. van Houtenlaan, Prinses Irenelaan en de Nieuwstad. Ook rondom het Vechtstede College is dit het geval. Hierbij gaat het om de straten Amstellandlaan, Flevolaan en Casparuslaan. Een opvallend gegeven uit de analyse is dat er weinig slachtoffers zijn onder de 18 jaar in de onderzoeksperiode. Enkel in de leeftijdscategorie 16-17 jarigen gaat het om 7 ongevallen, waarvan 1 met slachtoffer. Opvallend is ook het relatief hoge aantal van 28 bromfietsongevallen (met 5 slachtoffers).

## 2.2 Knelpunten

De knelpuntlocaties komen naar voren door voorgaande informatie 'over elkaar te leggen'. Locaties met veel geprikte punten, gelegen op hoofdschoolroutes en waar in de buurt in het recente verleden meerdere ongelukken hebben plaatsgevonden, komen als aandachtspunt naar voren. Dit resulteert in een knelpuntenkaart, te zien in figuur 2.4. Een groter exemplaar is terug te vinden in bijlage 3 van dit rapport.



**Figuur 2.4:** Knelpuntenkaart



Elk rood stipje op de kaart vertegenwoordigt een door een leerling geprikt punt. Bij elk punt hebben de leerlingen ook een opmerking geplaatst. Deze opmerkingen zijn bijvoorbeeld dat auto's op een bepaald punt te hard rijden of geen voorrang verlenen, maar ook dat verkeerslichten te kort op groen staan of dat auto's door rood rijden. De opmerkingen zijn enerzijds gedragsopmerkingen, anderzijds zijn ze van infrastructurele aard.

De gedragsopmerkingen zijn vooral rondom de schoolomgevingen te vinden, daarbuiten zijn er met name opmerkingen over de infrastructuur te bespeuren. Alleen het te hard rijden wordt in zijn algemeenheid ervaren. Deze bevinding strookt goed met hetgeen dat in paragraaf 1.1 is beschreven: de locatie en het gedrag van ouders is voor een groot deel bepalend voor de verkeersveiligheidssituatie rond de scholen.

#### ► **Bepalen van ranking van de locaties**

Van het grote aantal locaties is een lijst gemaakt. Die lijst is geordend, waardoor een rangorde van knelpuntlocaties is verkregen. De ordening vindt als volgt plaats:

- De locatie waar op of nabij een Ongevallocatie met drie of meer ongevallen is geregistreerd, komt boven aan de lijst te staan;
- De locatie met een groot aantal geprikte punten komt boven aan de lijst te staan.
- De locatie met zowel een groot aantal geprikte punten, als ook een score op het criterium Ongevallocatie met drie of meer ongevallen, komt boven aan de lijst te staan.

Op basis van deze ordening is de grote lijst met alle locaties gebundeld tot een lijst van de top 15 knelpuntlocaties. Locaties met minder dan 8 geprikte punten en geen geregistreerde ongevallen in de directe omgeving, worden in dit onderzoek niet nader onderzocht. Onze aanbeveling luidt de lijst met alle locaties, die is opgenomen in een aparte bijlage, voortdurend te raadplegen, zodra er mogelijkheden zijn om te komen tot een verbetering van de verkeersveiligheid in projecten (van beheer en reconstructie).



## 3 Top 15 knelpunten

In onderstaande tabel is de top 15 weergegeven van grootste c.q. gevaarlijkste knelpunten in Weesp. Elk knelpunt is beoordeeld op het aantal geprikte punten en of er meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden. Elk knelpunt bevindt zich op een hoofdschoolroute.

**Tabel 3.1: Top 15 knelpunten op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongeval-locatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
1	Wegvak: Amstellandlaan voor Vechtstede College	26	Ja	Dit wordt als een drukke en onoverzichtelijke weg gezien. Oversteken vormt hier een probleem vanwege de beperkte zichtbaarheid door geparkeerde auto's
2	Brug: Tussen Casparuslaan - Pr. Irenelaan	23	Ja	Met name het oversteken en het gebrek aan een fiets-VRI wordt hier als problematisch ervaren
3	Kruispunt: C.J. van Houtenlaan - Gooilandseweg	14	Ja	Dit is een druk kruispunt waar vaak te hard wordt gereden en waar auto's stelselmatig door rood rijden. Ook wordt het oversteken als gevaarlijk gezien, mede doordat de VRI's voor fietsers kort op groen staan
4	Kruispunt: Groeneweg - Singel	9	Ja	Op dit kruispunt wordt het te hard rijden, het door rood rijden en de onoverzichtelijkheid als een probleem gezien. Dat laatste komt vooral doordat auto's hier tijdens drukke perioden parkeren
5	Kruispunt: Amstellandlaan - Lageweyselaan - Diemerdijkstraat	8	Ja	Dit kruispunt is vlakbij het Vechtstede College gelegen. Grootste knelpunten hier zijn de onoverzichtelijkheid en het gevaar voor oversteken. Daarnaast wordt er geklaagd over het laden en lossen bij de nabijgelegen supermarkt en scholieren rijden hier vaak over het trottoir
6	Kruispunt: Breedstraat - Achtergracht - Groeneweg	6	Ja	Op deze kruising houdt het fietspad op, waardoor een wegversmalling ontstaat. Dit zou gevaarlijke situaties opleveren. Ook het te hard rijden en oversteken blijft een punt van zorg
7	Rotonde: Leeuwenveldseweg - Korte Muiderweg - Stationsweg	22	Nee	Deze rotonde ligt aan de doorgaande weg van en naar de A1. Hierdoor erg druk, met name in de spitsperioden. Auto's stoppen hier niet consequent voor overstekende fietsers
8	Kruispunt: Amstellandlaan - Casparuslaan	21	Nee	Bij dit kruispunt is er vooral onduidelijkheid over waar er opstelruimte voor fietsers is en hoe deze te gebruiken



Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongevallocatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
9	Kruispunt: Breedstraat – Nieuwstad	20	Nee	Hier is de voorrangssituatie recent gewijzigd. Hierdoor wordt niet altijd meer op de juiste wijze voorrang verleend
10	Brug: Tussen Herengracht - Singel	20	Nee	In deze omgeving bestaat er een onduidelijke voorrangssituatie en wordt niet consequent voorrang gegeven op beide kruispunten aan weerszijden van de brug
11	Kruispunt: Talmastraat - Singel	16	Nee	Schoolzone. Hier blijkt vooral een probleem te zitten tijdens het in- en uitgaan van de scholen, met name door (fout) geparkeerde auto's en kiss and riders
12	Kruispunt: Herensingel – Plataanlaan - Papelaan	13	Nee	Een zeer drukke oversteekplaats waar auto's stelselmatig te hard schijnen te rijden. Ook zijn er opmerkingen gemaakt over het zebrapad dat voorbij een (onoverzichtelijke) bocht ligt
13	Kruispunt: Herensingel – Stationsweg	12	Nee	Hier speelt vooral een onduidelijke voorrangssituatie. Ook is het niet geheel duidelijk of er sprake is van een uitritconstructie bij de bocht
14	Kruispunt: C.J. Van Houtenlaan – Pr. Irenelaan	10	Nee	Op dit kruispunt blijken auto's te hard te rijden en zien automobilisten regelmatig fietsers over het hoofd
15	Wegvak: G.J. Wierferingdreef t.h.v. Spar	8	Nee	Hier speelt met name het probleem dat automobilisten niet stoppen voor het zebrapad, dat in een bocht gelegen is

De onderstaande tabel geeft het aantal aangegeven probleemcategorieën per knelpunt weer. De probleempunten zijn door leerlingen aangemerkt.

**Tabel 3.2: Top 15 knelpunten op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moelijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
1	15	14	6	7	9	4	2	1	0
2	18	6	2	7	8	7	5	4	0
3	12	8	1	0	0	0	0	0	0
4	10	6	2	3	1	2	4	0	0
5	4	3	4	4	2	1	1	0	0
6	5	2	0	2	0	0	0	0	0
7	16	14	2	2	9	1	0	1	0
8	19	10	7	5	5	3	13	6	1



Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
9	10	8	7	10	6	2	0	0	1
10	11	2	4	9	3	6	4	2	0
11	13	1	7	6	1	3	2	0	0
12	7	8	6	2	3	0	0	1	0
13	3	2	1	8	7	2	3	0	0
14	7	4	0	1	3	0	0	0	0
15	5	6	1	0	0	0	0	0	0
<b>Overige</b>	92	107	105	55	37	27	14	4	1
<b>Totaal</b>	<b>247</b>	<b>201</b>	<b>155</b>	<b>121</b>	<b>94</b>	<b>58</b>	<b>48</b>	<b>19</b>	<b>3</b>

**Legenda**

Rood = bovenste 10 procent van knelpunt 1 t/m 15

Oranje = tussen bovenste 10 en 20 procent van knelpunt 1 t/m 15

Geel = tussen bovenste 20 en 30 procent van knelpunt 1 t/m 15

Uit tabel 3.2 valt af te lezen dat probleemcategorie 'Het is hier altijd erg druk' (lees: veel verkeer van auto's, fietsers en voetgangers) het meest geselecteerd wordt door de leerlingen met een totaal van 247 meldingen, kort daarna volgt 'Auto's rijden hier te hard' met 201 meldingen.

Knelpunt 8: kruispunt Amstellandlaan - Casparuslaan heeft naast het algemene beeld veel meldingen in de categorie 'Ik weet niet goed waar ik moet fietsen'. Bij de toekomstige herinrichting van dit kruispunt met verkeerslichten dient dan ook nadrukkelijk aandacht te zijn voor de plek van de fietser.

Knelpunt 9: kruispunt Breedstraat - Nieuwstad heeft naast het algemene beeld veel meldingen in de categorie 'Moeilijk wie hier eerst mag'. De recente herinrichting van dit kruispunt roept als het ware vraagtekens op. Mogelijk zijn ook de verkeersregels bij een gelijkwaardig kruispunt onvoldoende bekend. Of valt het kruispunt onvoldoende op.

Een nadere beoordeling van de knelpuntlocaties, mede op basis van een schouw door Bureau de Groot Volker, volgt in het volgende hoofdstuk 4. De gemeente Weesp heeft per knelpuntlocatie een beeld van toekomstplannen geschetst, waar in de beoordeling van de situatie rekening mee wordt gehouden (voor zover bekend).



## 4 Analyse en maatregelvoorstel

In dit hoofdstuk wordt per knelpunt een nadere probleemanalyse opgesteld en een korte beschrijving van een maatregelvoorstel gegeven.

### 4.1 Werkwijze

Per knelpunt volgt het inzicht van de leerlingen van zowel basis- als middelbare scholen ten aanzien van de verkeerssituatie. Foto's van de verkeerssituatie komen uit de schouw van de situatie door Bureau de Groot Volker. In de schouw is gekeken of de verkeerssituatie volgens de richtlijnen van duurzaam veilig is ingericht. Het gaat daarbij om een afstemming tussen functie, gebruik en inrichting van de weg. De info over functie en gebruik komt uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Weesp (GVVP 2007). In de schouw is ook gekeken naar praktische zaken als de juiste toepassing en plaatsing van verkeersborden. Specifiek voor de inrichting van een schoolomgeving is in de schouw gekeken naar de toepassing van de Tien Gouden Regels van een Veilige Schoolomgeving zoals die zijn opgesteld door Veilig Verkeer Nederland (zie bijlage 4).

#### ► Schouw

De schouw vond plaats op vrijdag 24 juni op een zonnige middag. Er is niet specifiek een oordeel gegeven van de situatie ten tijde van de begin en eindtijd van de scholen. Gezien de kennis en ervaring van de medewerkers van Bureau de Groot Volker is een dergelijke situatie wel in theorie meegenomen bij de beoordeling en het doen van maatregelvoorstellen.

#### ► Maatregelvoorstel

Het maatregelvoorstel per knelpuntlocatie bestaat uit twee delen. Het eerste deel is in de vorm van Quick Wins. Het tweede deel geeft een oplossingsrichting voor de langere termijn. Maatregelen die vaak in combinatie met regulier onderhoud aan weg en riool moeten worden opgepakt, zodat werk-met-werk maken mogelijk is en de kosten beperkt blijven.



## 4.2 Knelpunt 1: Amstellandlaan voor Vechtstede College

### ► Situatie

Knelpunt 1 bevindt zich voor de middelbare school van het Vechtstede College, met ongeveer 1.200 leerlingen. Het knelpunt is de Amstellandlaan, ter hoogte van de aansluiting met de Waarschapsstraat en de toegang tot het schoolplein (zie figuur 4.2.1).

### ► Input leerlingen

Op dit knelpunt zijn 26 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 1 weergegeven. Op deze locatie is het aantal voertuigen op de Amstellandlaan het grootste gevaar volgens de leerlingen. Als tweede probleempunt komt het te hard rijden van voertuigen naar voren. In de opmerkingen van leerlingen wordt aangegeven dat het lastig oversteken is. Dit komt mede door het niet stoppen voor het zebrapad en het slechte zicht op verkeer op de Amstellandlaan door geparkeerde voertuigen.

**Tabel 4.2.1: Knelpunt 1 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongevallocatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
1	Amstellandlaan thv Vechtstede College	26	Ja	Schoolzone. Dit wordt als een drukke en onoverzichtelijke weg gezien. Oversteken vormt hier een probleem vanwege de beperkte zichtbaarheid door geparkeerde auto's

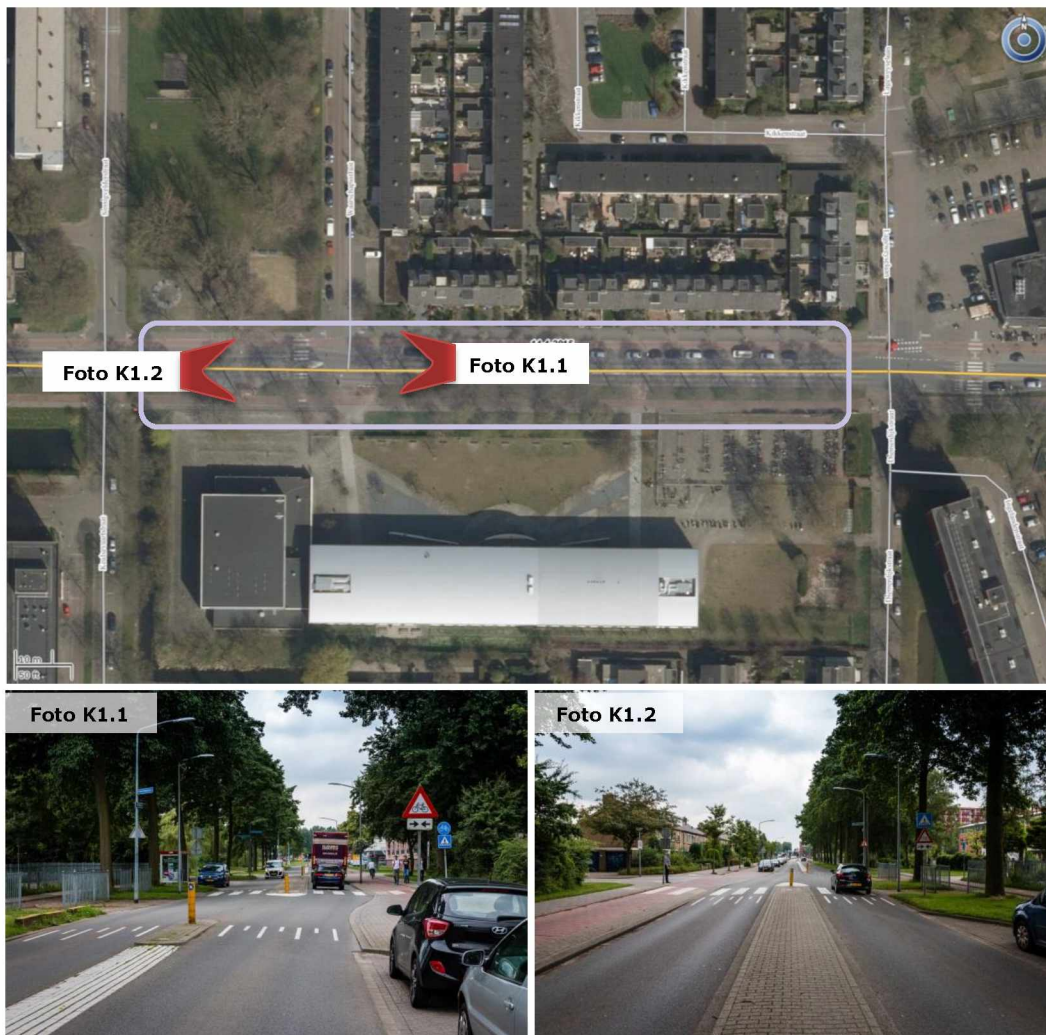
**Tabel 4.2.2: Knelpunt 1 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
1	15	14	6	7	9	4	2	1	0

**Tabel 4.2.3: Knelpunt 1 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 1
Er is geen goede aanwijzing waar de fietsers mogen oversteken
Je hebt weinig overzicht over de auto's die aankomen
De mensen rijden hier hard, je moet specifiek omlopen om naar een zebrapad te gaan. Je kan ook niet goed zien of er verkeer aan komt
Je moet over een weg fietsen en de auto's rijden bijna altijd door en met een harde snelheid dus dat is een beetje gevaarlijk
Hier moet ik van het fietspad af, en moet ik linksaf slaan. De afstand tussen het fietspad en de autoweg is zo smal dat ik me niet goed kan omkeren en kijken of er een auto aan komt. Ook staan er allemaal geparkeerde auto's voor.
Het is hier vaak druk, soms rijden auto's te hard
Heel druk en de auto's stoppen nooit bij het zebrapad. ook rijden de auto's heel hard
Ze rijden hier heel hard en het is niet duidelijk wanneer ik kan oversteken
Er is wel een zebrapad maar automobilisten stoppen niet voor voetgangers





**Figuur 4.2.1:** **BOVEN:** Bovenaanzicht knelpunt 1 met fotolocaties + **ONDER:** foto's van knelpunt 1

► **Bevindingen schouw**

*Verkeerssituatie*

De Amstellandlaan is een gebiedsontsluitingsweg in de voorrang binnen de bebouwde kom met een maximale snelheid van 50 km/h. De spitsuurintensiteiten op het wegvak uit 2005 zijn tussen de 400-800 motorvoertuigen (bron: GVP). In 2020 zijn de spitsuurintensiteiten naar verwachting op het wegvak tussen de 600-1.000 motorvoertuigen (bron: GVP). Op de laan zijn verschillende oversteekpunten voor langzaam verkeer. De Amstellandlaan vormt een belangrijke verbinding tussen het bedrijventerrein Noord en de rest van Weesp, ook vormt het een verbinding naar de provinciale weg en de snelwegen buiten Weesp. De Amstellandlaan is een laan met maar een bus per dag. Langs de Amstellandlaan liggen vrijliggende fietspaden die in één richting bereden mogen worden.



*Beoordeling verkeerssituatie*

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	<ul style="list-style-type: none"><li>- Een uitritconstructie waar de bestrating van het voetpad niet doorloopt en met een aansluiting á niveau op het plateau, waardoor de voorrang met haaiantanden moet worden geregeld.</li><li>- Als gevolg van de asverspringing en geparkeerde voertuigen is het zicht op het verkeer op de Amstellandlaan voor fietsers (met name kinderen) komende uit de richting Waarschapsstraat die willen oversteken matig tot slecht. In combinatie met een hoge snelheid van autoverkeer op de Amstellandlaan, levert dit een gevaarlijke oversteek op.</li></ul>
Bebording en markering	<ul style="list-style-type: none"><li>- Borden voorrangskruispunt zijn toegepast in plaats van borden voorrangsweg.</li><li>- Borden voetgangersoversteek enkel ter hoogte van oversteek, waarbij het bord aan de noordzijde door de asverspringing in de Amstellandlaan laat zichtbaar is. Zeker als er verkeer uit de Waarschapsstraat staat opgesteld. Het bord aan de zuidzijde kan worden geblokkeerd door een bus of een ander (groot) voertuig in de bushaltehaven.</li><li>- Haaiantanden op aansluiting Waarschapsstraat in wegenvurf en daarmee onderhevig aan slijtage.</li><li>- Ontbreken van blokmarkering op het fietspad voor fietsers die meeliften met de voorrang van de Amstellandlaan bij de uitrit van de Waarschapsstraat.</li><li>- Ontbreken van haaiantanden op fietspad bij oversteek.</li></ul>
Voetgangersoversteek	<ul style="list-style-type: none"><li>- De oversteek met zebra en middengeleider op een plateau is in principe in orde. De zichtbaarheid kan beter.</li><li>- De lantaarnpaal aan de zuidzijde midden in de oversteek is voor slechtzienden niet handig.</li></ul>
Fietsoversteek	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bijzonder is de toepassing van hekwerk aan de zuidzijde van de fietsoversteek, waardoor de fietser niet vlot en goed recht kan oversteken en meer aandacht heeft voor de bijzondere manoeuvre dan voor overig verkeer waaraan voorrang verleend moet worden.</li><li>- Het olifantenpad naast het hekwerk bij de fietsoversteek spreekt boekdelen. Mogelijk is dit tevens de ontbrekende bromfietsdoorsteek van de rijbaan naar de fietsenstalling op het terrein van het Vechtstede college.</li><li>- Het ontbreekt aan voldoende opstelruimte voor overstekende fietsers komende uit de Waarschapsstraat. Nu blokkeren zij de doorgang op het fietspad langs de Amstellandlaan.</li></ul>



**► Maatregelvoorstel**

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	<ul style="list-style-type: none"><li>- De voetgangersoversteekplaats beter accentueren door het plaatsen van een dubbelzijdig bord L02 in het midden van de rijbaan. Bij voorkeur fluorescerend en eventueel met verlichting. Is een bord in de middenberm geen optie, dan is hangend boven het midden van de rijbaan een (betere, maar duurder) optie.</li><li>- Het in straten van haaiantanden op de uitrit.</li><li>- Het in straten van blokmarkering op het fietspad over de uitrit.</li><li>- Het aanbrengen van haaiantanden op de fietsoversteek aan de zuidzijde (in wegenvverf of bestrating)</li><li>- Het verwijderen van het hekwerk bij de fietsoversteek en het terug plaatsen van het hekwerk ter hoogte van de toegang tot het schoolplein van het Vechtstede college</li><li>- Het verplaatsen van de lantaarnpaal aan de zuidzijde die midden in de oversteek staat.</li><li>- Regelmatig zorgen voor handhaving op snelheid en stoppen voor het zebrapad. Het in de ochtendspits inzetten van verkeersregelaars of klaarovers is ook een optie.</li></ul>
Lange termijn	<ul style="list-style-type: none"><li>- Het instellen van een (dynamische) schoolzone met een maximum snelheid van 30 km/u ter hoogte van de aansluiting Waarschapsstraat.</li><li>- Onderdeel Project nieuwe ontsluiting Bloemendaalpolder: Het bepalen van de oversteekbaarheid van de Amstellandlaan op basis van de huidige en verwachte verkeersintensiteiten. Bij meer dan 800 motorvoertuigen per uur is de oversteekbaarheid voor fietsers matig. Dit is zonder middengeleider. Een situatie die nu in zekere mate al geldt. Met middengeleider en een oversteek in twee etappes is de oversteek tot 1.600 motorvoertuigen per uur redelijk. Het advies aan fietsers luidt om met de fiets aan de hand de oversteek via de voetgangersoversteekplaats te voltooien. Het advies aan de gemeente luidt te onderzoeken of een geregelde oversteek met verkeerslichten noodzakelijk is.</li><li>- Een 50 km/h gebiedsontsluitingweg is in het kader van duurzaam veilig een voorrangsweg. Advies: in de gehele gemeente de borden voorrangskruispunt vervangen door borden voorrangsweg in de situatie van een 50 km/u weg.</li></ul>



### 4.3 Knelpunt 2: Brug tussen Casparuslaan en Pr. Irenelaan

#### ► Situatie

Knelpunt 2 bevindt zich op en bij de brug tussen Casparuslaan en Pr. Irenelaan. De brug is onderdeel van een uiteen getrokken kruispunt dat deels is geregeld met verkeerslichten (zie figuur 4.3.1). De brug vormt een van de belangrijkste verbindingen in Weesp voor fietsers en motorvoertuigen. Op het kruispunt komen verschillende fietsroutes samen en kan het autoverkeer afslaan richting de binnenstad van Weesp.

#### ► Input leerlingen

Op dit knelpunt zijn 23 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 2 weergegeven. Op deze locatie bij 'Brug tussen Casparuslaan en Pr. Irenelaan' is het aantal voertuigen het grootste gevaar volgens de leerlingen. Het tweede probleempunt is dat fietsers hier niet altijd voorrang krijgen. In de opmerkingen van leerlingen wordt aangegeven dat het lastig is voor fietsers om vanaf de brug linksaf te slaan, omdat er geen apart fietsverkeerslicht is. De wachtruimte voor links afslaande fietsers is onvoldoende volgens de leerlingen, omdat ze de weg blokkeren voor recht doorgaande fietsers. Het is daarnaast voor leerlingen onduidelijk wanneer ze veilig kunnen afslaan op het kruispunt.

**Tabel 4.3.1: Knelpunt 2 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongevallocatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
2	Brug tussen Casparuslaan en Pr. Irenelaan	23	Ja	Met name het oversteken en het gebrek aan een fiets-VRI wordt hier als problematisch ervaren

**Tabel 4.3.2: Knelpunt 2 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
2	18	6	2	7	8	7	5	4	0

**Tabel 4.2.3: Knelpunt 2 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

#### Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 2

Iedereen steekt op een andere manier over. Sommige mensen gaan stilstaan op de brug om linksaf te slaan, waardoor ik hieromheen moet terwijl auto's heel dicht langs rijden, en ook vrachtwagens. Wij steken altijd eerst over naar de hoek van het Verlengd Buitenveer/Irenelaan, en steken daar dan weer over naar het Buitenveer. Daar staat alleen geen stoplicht voor fietsers, dus je moet zelf kijken of de auto's stoppen. Suggestie: teken wachtvak en pijl (vanuit noord naar oost) op de hoek Verlengd Buitenveer/Irenelaan zodat mensen niet meer op de hoek van de brug gaan stilstaan. Daarnaast zou stoplicht speciaal voor fietsers uitkomst zijn.

Er moet bij dit verkeerslicht vaak lang gewacht worden, daarom rijd ik hier over de brug/stoep om sneller bij school te komen

Als je hier aankomt fietsen moet je kijken naar de stoplichten van de auto's maar het is heel onduidelijk, want je hebt geen fietsverkeerslichten en er gaan vaak auto's over de brug stilstaan om Buitenveer in te rijden dus dan komt er een soort kleine file waardoor het dus van voor de brug vaststaat en dan springt het stoplicht op rood en dan gaat die eerste auto rijden terwijl dan de stoplichten van de zijstraten op groen springen waardoor die gaan rijden en dan is het moeilijk om over te steken want je ziet niet goed of er een auto aankomt

het is hier altijd druk en moeilijk om over te steken want het is een brug en er is alleen een stoplicht voor auto's dus als ik moet oversteken is het heel moeilijk.

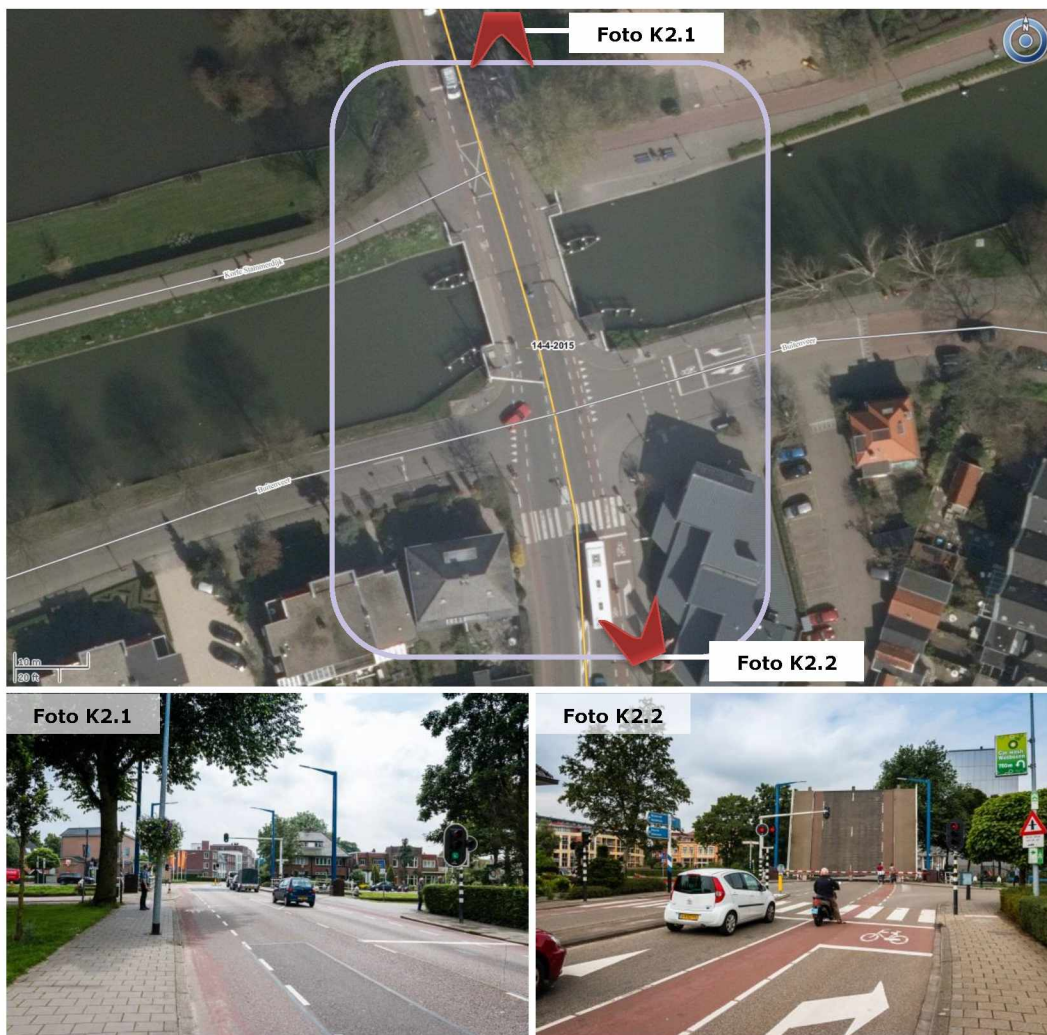


Komende van het Buitenveer op weg naar de Korte Stammerdijk: het fietspad op de brug is heel smal en de auto's rijden hard langs. Er is geen plek om te wachten voor het oversteken, waardoor achterop komende fietsers niet door kunnen. Er is geen stoplicht voor fietsers/voetgangers waardoor je niet weet wanneer je veilig kunt oversteken. Als de auto's vanaf de Casparuslaan rood hebben, rijden de auto's van de Prinses Irenelaan soms langer door.

Soms staat het licht wat je kunt zien op rood maar het licht van de andere kant op groen. Er is ook geen zebepad/stoplicht voor de fietsers of wandelaars

Het fietspad komt uit op een brug, voor de auto's staan wel stoplichten, voor de fietsers niet. Eigenlijk moet je naar rechts het fietspad op maar de bocht is erg scherp op de brug, dus raak je snel een auto. als je de stoep pakt en na de brug eraf gaat, rijden vaak auto's heel hard de bocht om en dan moet je oversteken om goed aan de overkant te staan. Een stoplicht voor fietsers zou uitkomst bieden.

Het fietspad op de Roskambrug is erg smal en heeft geen barrière tussen auto en fietsgedeelte (aan beide zijden)



**Figuur 4.3.1:** **BOVEN: Bovenaanzicht knelpunt 2 met fotolocaties + ONDER: foto's van knelpunt 2**

### ► Bevindingen schouw

#### Verkeerssituatie

Het kruispunt van de Prinses Irenelaan en Casparuslaan (GOW-50) met Buitenveer (ETW-30) is gelegen binnen de bebouwde kom en is geregeld met een verkeersregelininstallatie. Het kruispunt is gelegen aan het kanaal de Smal Weesp. Een relatief smalle basculebrug is



aanwezig aan de noordelijke arm van het kruispunt. Deze Roskambrug kent openingstijden, meestal van 9.00-12.30 / 13.30-16.30 / 17.30-20.00 uur. Het aantal bussen dat het kruispunt passeert in een spitsuur is ongeveer 12-13 bussen. De spitsuurintensiteiten uit 2005 zijn tussen de 1.400-2.600 motorvoertuigen (bron: GVVP). In 2020 worden spitsuurintensiteiten verwacht tussen de 2.200-3.400 motorvoertuigen (bron: GVVP).

Het kruispunt is ingericht met aparte verkeerslichten voor de rijrichtingen 11 en 12 (oost), 1 en 2 (zuid), 5 (west) en 8 (noord). Richting 8 heeft een verkeerslicht voor de brug (in de berm) en een hulp-verkeerslicht na de brug (boven de weg). In de perioden dat de brug openstaat, ontstaan er lange wachtrijen op vooral de drukste rijrichtingen 2 en 8, die doorlopen tot soms voorbij het volgende kruispunt. Voor voetgangers zijn de rijrichtingen 31 (zuid) en 37 (oost) beschikbaar met een apart verkeerslicht om over te steken. Het voetgangerslicht 31 is tegelijk groen met de rijrichtingen 5 en 12, dit is aangegeven door middel van bebording onder het verkeerslicht. De bebording vanuit het oosten kan slecht zichtbaar zijn op rijrichting 12 door wachtend verkeer op rijrichting 11. Het verkeer vanuit het noorden met rijrichting 8 dat wil afslaan naar links richting de Buitenveer-oost moet wachten op verkeer dat tegelijk groen heeft vanuit rijrichting 2. Voor fietsers die vanuit het noorden naar links willen, ontbreekt opstelruimte, zodat fietsers tussen het motorverkeer en tegenliggende verkeer doorrijden in dezelfde groenfase. Deze route vormt een van de belangrijkste schakels tussen de middelbare school het Vechtstede college en de binnenstad van Weesp. De aangegeven situatie is voor fietsers risicovol en ongewenst. Op de oostelijke arm is de opstelruimte voor fietsers (OFOS) onbereikbaar, indien al twee auto's staan te wachten voor het verkeerslicht op de rijrichtingen 12 en 11. Noordelijk van het kanaal ligt de Korte Stammerdijk. Deze steekt de Casparuslaan over, zonder dat deze oversteek voor fietsers en voetgangers is meegenomen in de verkeerslichtenregeling van het kruispunt.

#### Beoordeling verkeerssituatie

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	<ul style="list-style-type: none"><li>- De verkeerslichtenregeling en de inrichting van het kruispunt houden onvoldoende rekening met fietsers en voetgangers die willen oversteken.</li><li>- De breedte van het brugdek is te smal voor een duurzaam veilige inrichting. De fietsstroken op de brug zijn daarom te smal.</li><li>- De aansluiting van het fietspad van de Korte Stammerdijk (oost) op de Casparuslaan heeft de vormgeving van een drempel in plaats van een uitritconstructie.</li></ul>
Bebording en markering	<ul style="list-style-type: none"><li>- Borden voorrangskruispunt zijn toegepast in plaats van borden voorrangsweg.</li><li>- Bij de aansluiting van het fietspad van de Korte Stammerdijk (oost) op de Casparuslaan hangt een bord B06, maar haaiantanden ontbreken.</li></ul>
Voetgangersoversteek	<ul style="list-style-type: none"><li>- Het oversteken van de Casparuslaan in het verlengde van de Korte Stammerdijk is niet geregeld en daarmee onveilig. Dit is ook voor buspassagiers van de nabijgelegen bushalte ongewenst.</li></ul>
Fietsoversteek	<ul style="list-style-type: none"><li>- Linksafslaande fietsers moeten autoverkeer in dezelfde rijrichting en tegemoetkomend verkeer voor laten gaan. Omdat opstelruimte ontbreekt, is sprake van een onveilige situatie.</li></ul>



**► Maatregelvoorstel**

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	- De aansluiting van de Korte Stammerdijk op de Casparuslaan uitvoeren als uitritconstructie en het verwijderen van bord B06.
Lange termijn	- In de situatie van vervanging van de ophaalbrug, zorgen voor een brug van voldoende breedte, zodat de fietsstrook minimaal 1,75 m bedraagt. - Eventueel een extra fiets-/voetgangersbrug realiseren ten westen van de Roskambrug als kortsluiting in de woon-schoolroute. - Een 50 km/h gebiedsontsluitingweg is in het kader van duurzaam veilig een voorrangsweg. Advies: in de gehele gemeente de borden voorrangskruispunt vervangen door borden voorrangsweg in de situatie van een 50 km/u weg.

Onderdeel project VRI-regeling Roskambrug:

- De fiets-/voetgangersoversteek van de Korte Stammerdijk meenemen in de verkeerslichtenregeling door het plaatsen van verkeerslichten.
- Het voor links afslaande fietsers vanaf de brug met markering voorzien in een fietsopvang/-opstelstrook op de Buitenveer (west), inclusief verkeerslicht.
- Het voor links afslaande fietsers vanaf de Pr. Irenelaan met markering voorzien in een fietsopvang/-opstelstrook op de Buitenveer (oost), inclusief verkeerslicht.
- Nagaan of de rechtsaf voorsorteerstrook op de Buitenveer (west) kan worden opgeheven en onderdeel kan worden van de fietsstrook/OFOS. In combinatie met het toestaan van fietsers richting Korte Stammerdijk west op het voetpad op de brug aan de oostzijde van de brug. Dit met een bord verduidelijken.



#### 4.4 Knelpunt 3: Kruispunt C.J. van Houtlaan – Gooilandseweg

##### ► Situatie

Knelpunt 3 bevindt zich op het kruispunt C.J. van Houtlaan – Gooilandseweg. Het kruispunt vormt een belangrijke provinciale/regionale verbinding en is geregeld met verkeerslichten. Op het kruispunt komen verschillende hoofd fietsroutes en belangrijke ontsluitingswegen van Weesp samen, want het verbindt de zuidelijke wijk van Weesp met de rest van Weesp.

##### ► Input leerlingen

Op dit knelpunt zijn 14 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 3 weergegeven. Op deze locatie is het aantal voertuigen bij 'Kruispunt C.J. van Houtlaan – Gooilandseweg' het grootste gevaar volgens de leerlingen. Het tweede probleem punt is dat veel auto's hier te hard rijden, in combinatie met dat veel auto's door het rode licht rijden. Daarbij wordt opgemerkt dat de groentijd voor fietsers als kort wordt ervaren.

**Tabel 4.4.1: Knelpunt 3 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongeval-locatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
3	Kruispunt: C.J. van Houtlaan – Gooilandseweg	14	Ja	Dit is een druk kruispunt waar vaak te hard wordt gereden en waar auto's stelselmatig door rood rijden. Ook wordt het oversteken als gevaarlijk gezien, mede doordat de VRI's voor fietsers kort op groen staan

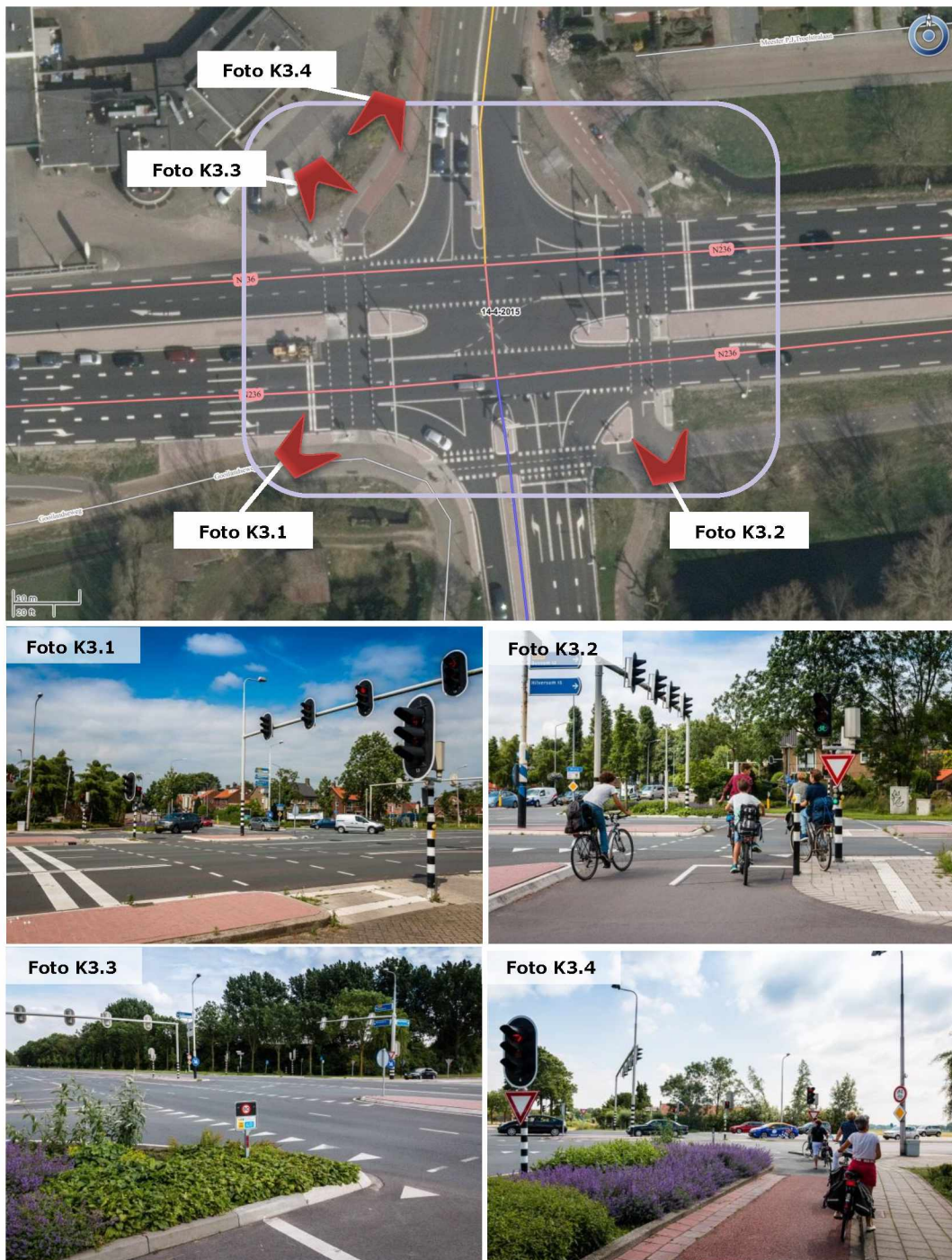
**Tabel 4.4.2: Knelpunt 3 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moelijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
3	12	8	1	0	0	0	0	0	0

**Tabel 4.4.3: Knelpunt 3 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 3
Dit kruispunt is heel erg druk. Sommige auto's kunnen ook zomaar door rood rijden.
Het stoplicht duurt lang
Het is er heel erg druk en mensen rijden veel te hard om net het stoplicht te halen.
Veel auto's rijden door rood
Het betreft hier de 'grote' kruising. Je steekt hier met stoplichten de Gooilandseweg over. Verkeer gaat met 80 km per uur voorbij dit kruispunt. Het voelt als zeer onveilig. Ook rijden nog wel eens auto's op het laatste moment door.
Auto's die door oranje of rood rijden in de ochtend, die vervolgens de weg versperren voor de rest.
De tijd om over te steken met de fiets met fietsende kleine kinderen is erg kort, bij wat aarzeling ben je al snel te laat en het is altijd weer de vraag of het goed gaat. Daarom gebruiken wij ook wel eens het voetgangersknopje die geeft meer tijd om over te steken.
Een drukke weg om over te steken, sommige mensen rijden door rood.
Bij dit kruispunt wordt heel veel door rood gereden!





**Figuur 4.4.1:** BOVEN: Bovenaanzicht knelpunt 3 met fotolocaties + ONDER: foto's van knelpunt 3

► **Bevindingen schouw**

*Verkeerssituatie*

Het kruispunt C.J. van Houtlaan GOW – N236 Gooilandseweg GOW is gelegen buiten de bebouwde kom en is geregeld met een verkeersregelinstallatie. De toegestane maximale snelheid is 80 km/h. Het kruispunt maakt deel uit van de N236. Dit betekent dat het kruispunt in beheer is van de provincie Noord-Holland. De spitsuurintensiteiten uit 2005 zijn



tussen de 1.800-2.600 motorvoertuigen (bron: GVVP) op het kruispunt. In 2020 zijn de spitsuurintensiteiten naar verwachting op het kruispunt tussen de 2.000-2.800 motorvoertuigen (bron: GVVP). Op het kruispunt zijn aparte verkeerslichten voor fietsers aan de westelijke, zuidelijke en oostelijke arm. Voor voetgangers zijn er aan westelijke en oostelijke arm aparte verkeerslichten beschikbaar. Op het kruispunt rijden meerdere buslijnen. Het aantal bussen dat het kruispunt passeert in een spitsuur is ongeveer 16-17 bussen. Langs de zuid- en oostzijde liggen 2 richtingsfietspaden. Aan de westzijde is een 1 richtingsfietspad gelegen. Uit de schouw volgt dat wanneer men vanaf het kruispunt naar het zuiden rijdt, het kombord van Weesp ontbreekt.

Het kruispunt is ingericht met aparte verkeerslichten voor auto's in alle rijrichtingen, behalve rijrichting 6 (noord). Voor voetgangers zijn de rijrichtingen 35, 36 (oost) en 31, 32 (west) beschikbaar met een apart verkeerslicht om over te steken. Voor fietsers zijn de rijrichtingen 22, 25, 26, 27 en 28 beschikbaar met een apart verkeerslicht om over te steken. Het kruispunt heeft op de rijrichtingen 2 (west) en 8 (oost) twee rijstroken. De groenfase voor fietsers is relatief kort, waarbij de stopstreep dicht op de rijbaan is aangebracht. De korte groenfase is voor grote groepen fietsers hinderlijk. Roodlichtnegatie is tijdens de schouw ook geconstateerd. Zowel op de hoofdrichting van de N236 als op de afslaanrichtingen vanuit Weesp. Op de afslaanrichtingen ontstaat een deelconflict met overstekende fietsers en voetgangers.

#### Beoordeling verkeerssituatie

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	- De verkeerslichtenregeling houdt onvoldoende rekening met fietsers en voetgangers die oversteken.
Bebording en markering	- Kombord op G.J. Wiefferingdreef ontbreekt.
Voetgangersoversteek	- Geen opmerkingen.
Fietsoversteek	- De groenfase voor overstekende fietsers is relatief kort.

#### ► Maatregelvoorstel

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het door de provincie laten controleren van de ligging van de detectielussen ten aanzien van de roodlichtnegatie. Indien dat op orde is, het plaatsen van een roodlichtcamera overwegen. Eventueel in combinatie met een controle op de gereden snelheid.</li> <li>- Het in overleg met de provincie laten verlengen van de groenfase voor de oversteek van fietsers; in ieder geval ten tijde van de schoolspitsen. Dit in het kader van duurzame mobiliteit. Een comfortabele oversteek speelt ook een rol in de regionale fietsroute.</li> <li>- Het voorzien in een kombord ten zuiden van het kruispunt aan de G.J. Wiefferingdreef.</li> </ul>
Lange termijn	- Geen maatregelvoorstel.



#### 4.5 Knelpunt 4: Kruispunt Groeneweg – Singel

##### ► Situatie

Knelpunt 4 bevindt zich op het kruispunt Groeneweg – Singel. Het kruispunt is voorzien van een uitritconstructie en is gelegen nabij De Triangel (zie figuur 4.5.1). De Singel is tot het parkeerterrein met 8 parkeervakken bij de basisschool tweerichtingsverkeer en ter hoogte van het vrijliggende tweerichtingen fietspad eenrichtingsverkeer naar het noorden, uitgezonderd voor (brom)fietsers. Vlak bij het kruispunt bevindt zich een verkeerslichtgeregelde oversteek. Handig voor het oversteken van kinderen, maar zeker ook voor de (minder valide) mensen van de zorginstaties aan de overzijde van de Groeneweg op weg tussen supermarkt en verzorgingscentrum. Op het kruispunt komen verschillende verkeersstromen samen. Zo vormt het kruispunt een belangrijke verbinding van de binnenstad van Weesp naar zowel de basisscholen De Triangel en De van der Muelen Vastwijkschool als ook naar het Casparus College.

##### ► Input leerlingen

Op dit knelpunt zijn 9 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 4 weergegeven. Op deze locatie is het aantal voertuigen bij 'Kruispunt Groeneweg-Singel' het grootste gevaar volgens de leerlingen. Het tweede probleempunt is dat veel auto's hier te hard rijden. In de opmerkingen van leerlingen wordt aangegeven dat veel auto's bij de basisschool foutparkeren en dat auto's achteruit rijden als ze het parkeerterrein nabij de basisschool verlaten.

**Tabel 4.5.1: Knelpunt 4 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongeval-locatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
4	Kruispunt: Groeneweg – Singel	9	Ja	Op dit kruispunt wordt het te hard rijden, het door rood rijden en de onoverzichtelijkheid als een probleem gezien. Dat laatste komt vooral doordat auto's hier tijdens drukke perioden parkeren.

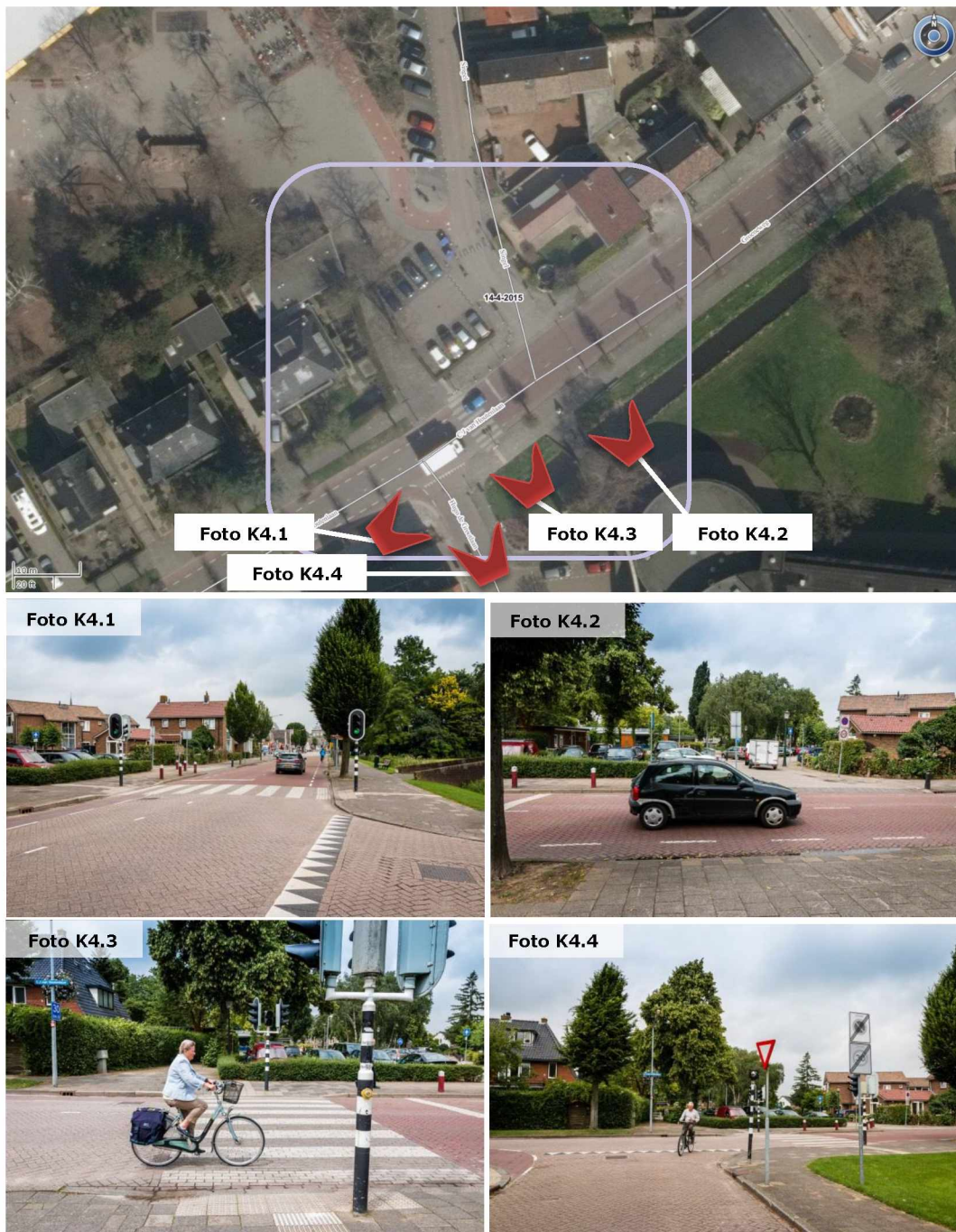
**Tabel 4.5.2: Knelpunt 4 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
4	10	6	2	3	1	2	4	0	0

**Tabel 4.5.3: Knelpunt 4 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 4
Lopend de Singel oversteken is hier 's morgens gevaarlijk omdat automobilisten en fietsers met flinke vaart vanaf de Groeneweg de Singel indraaien; ook het parkeerterreintje zorgt dan voor gevaar omdat ouders daar even (vaak dubbel) parkeren en dan achteruit weer het parkeerterreintje verlaten.
Hier is het in de ochtend heel erg druk met auto's, deze parkeren op plaatsen waar het niet mag om de kinderen uit te stappen. Dit geeft voor mij veel onduidelijkheid waar ik mag fietsen.
Voor de veiligheid nemen wij altijd het zebrapad, zowel lopend als fietsend, om over te steken. Dit is voor de kinderen het veiligst. Altijd erg druk met auto's die hard rijden.





**Figuur 4.5.1:** **BOVEN: Bovenaanzicht knelpunt 4 met fotolocaties + ONDER: foto's van knelpunt 4**

► **Bevindingen schouw**

*Verkeerssituatie*

Het kruispunt Groeneweg – Singel is gelegen binnen de bebouwde kom en is voorzien van een uitritconstructie. Volgens het GVVP van Weesp blijft de spitsuurintensiteit in 2020 ongeveer gelijk ten opzichte van 2005 met ca. 200-400 motorvoertuigen per uur. De Groeneweg is onderdeel van de busroute naar de binnenstad. De toegestane maximumsnelheid op de Groeneweg is 50 km/h, maar er geldt een advies snelheid van 30



km/h. Het kruispunt maakt deel uit van de hoofdroute naar de binnenstad van Weesp. Deze gehele route wordt in de nabije toekomst onderdeel van de 30 km/h zone. Verderop richting de binnenstad is de Groeneweg reeds ingericht als een 30 km/h zone.

*Beoordeling verkeerssituatie*

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De uitritconstructie van de Singel op de Groeneweg heeft geen vormgeving volgens de richtlijnen. Zo loopt het trottoir niet door over de uitrit en is het langgerekt tot voorbij de parkeerplaats en heeft daarmee de vormgeving van een plateau.</li> <li>- Door de vormgeving van een plateau is de voorrangssituatie voor verkeer vanaf het parkeerterrein niet logisch. Feitelijk moet het verkeer komende vanaf de parkeerplaats iedereen voorrang verlenen. Dus ook voetgangers. Dit wordt onvoldoende benadrukt, omdat het voetpad niet doorloopt in de bestrating over de uitgang van het parkeerterrein.</li> <li>- De fietsstroken op de Groeneweg en C.J. van Houtenlaan zijn niet consequent. De breedte varieert. De bestrating varieert. Ter hoogte van de aansluiting van de Hugo de Grootlaan houdt de strook richting centrum op (want buigt om onverklaarbare reden af naar de Hugo de Grootlaan).</li> </ul>
Bebording en markering	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het ontbreekt aan een stopstreep voor het verkeerslicht bij de oversteek komende vanuit de C.J. van Houtenlaan.</li> <li>- Er ontbreekt een vooraanduiding vanwege het verkeerslicht.</li> </ul>
Voetgangersoversteek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De invalidenopritjes bij de voetgangersoversteekplaats zijn in orde. Deze opritjes ontbreken bij de oversteek van de Hugo de Grootlaan als voetgangers langs de C.J. van Houtenlaan lopen.</li> </ul>
Fietsoversteek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het tweerichtingen vrijliggende fietspad aan de Singel sluit aan op de Singel waar de rijbaanbreedte van de Singel is afgestemd op eenrichtingsverkeer. Dit leidt mogelijk tot conflicten met autoverkeer.</li> </ul>

► **Maatregelvoorstel**

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanbrengen van markering op de rijbaan; in dit geval de markering voor de fietsstroken en een stopstreep (+ vooraanduiding verkeerslicht J32).</li> <li>- Aanbrengen onderbord 2-richtingen fietspad Singel.</li> </ul>
Lange termijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Herinrichting van de Groeneweg en C.J. van Houtenlaan tot 30 km/h weg. De voetgangersoversteekplaats moet in het ontwerp terug komen. De situatie rond de parkeerplaats aan de Singel moet in het ontwerp worden meegenomen, bij voorkeur met een uitrit direct op de Groeneweg.</li> <li>- Aanbrengen van invalidenopritjes in de Hugo de Grootlaan.</li> </ul>



#### 4.6 Knelpunt 5: Kruispunt Amstellandlaan – Lageweyselaan – Diemerdijkstraat

##### ► Situatie

Knelpunt 5 bevindt zich op het kruispunt van de Amstellandlaan met de Lageweyselaan (voorrangskruispunt) en de Diemerdijkstraat (uitritconstructie). Het kruispunt vormt een belangrijke ontsluiting van de middelbare school het Vechtstede College, de omliggende woonwijk en aan de overzijde het winkelcentrum. Een fietsroute loopt langs de Amstellandlaan (zie figuur 4.6.1). Voor voetgangers is aan de oostelijke arm van het kruispunt een zebrapad beschikbaar.

##### ► Situatie

Op dit knelpunt zijn 8 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 5 weergegeven. In de opmerkingen van leerlingen wordt aangegeven dat auto's vanuit de zijwegen vaak op het fietspad staan te wachten. Het kruispunt is volgens de leerlingen erg druk en soms is de voorrangssituatie onduidelijk door een verschillende vormgeving.

**Tabel 4.6.1: Knelpunt 5 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongeval-locatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
5	Kruispunt: Amstellandlaan – Lageweyselaan – Diemerdijkstraat	8	Ja	Dit kruispunt is vlakbij het Vechtstede College gelegen. Grootste knelpunten hier zijn de onoverzichtelijkheid en het gevaar voor oversteken. Daarnaast wordt er geklaagd over het laden en lossen bij de nabijgelegen supermarkt en scholieren rijden hier vaak over het trottoir

**Tabel 4.6.2: Knelpunt 5 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietzers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
5	4	3	4	4	2	1	1	0	0

**Tabel 4.6.3: Knelpunt 5 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

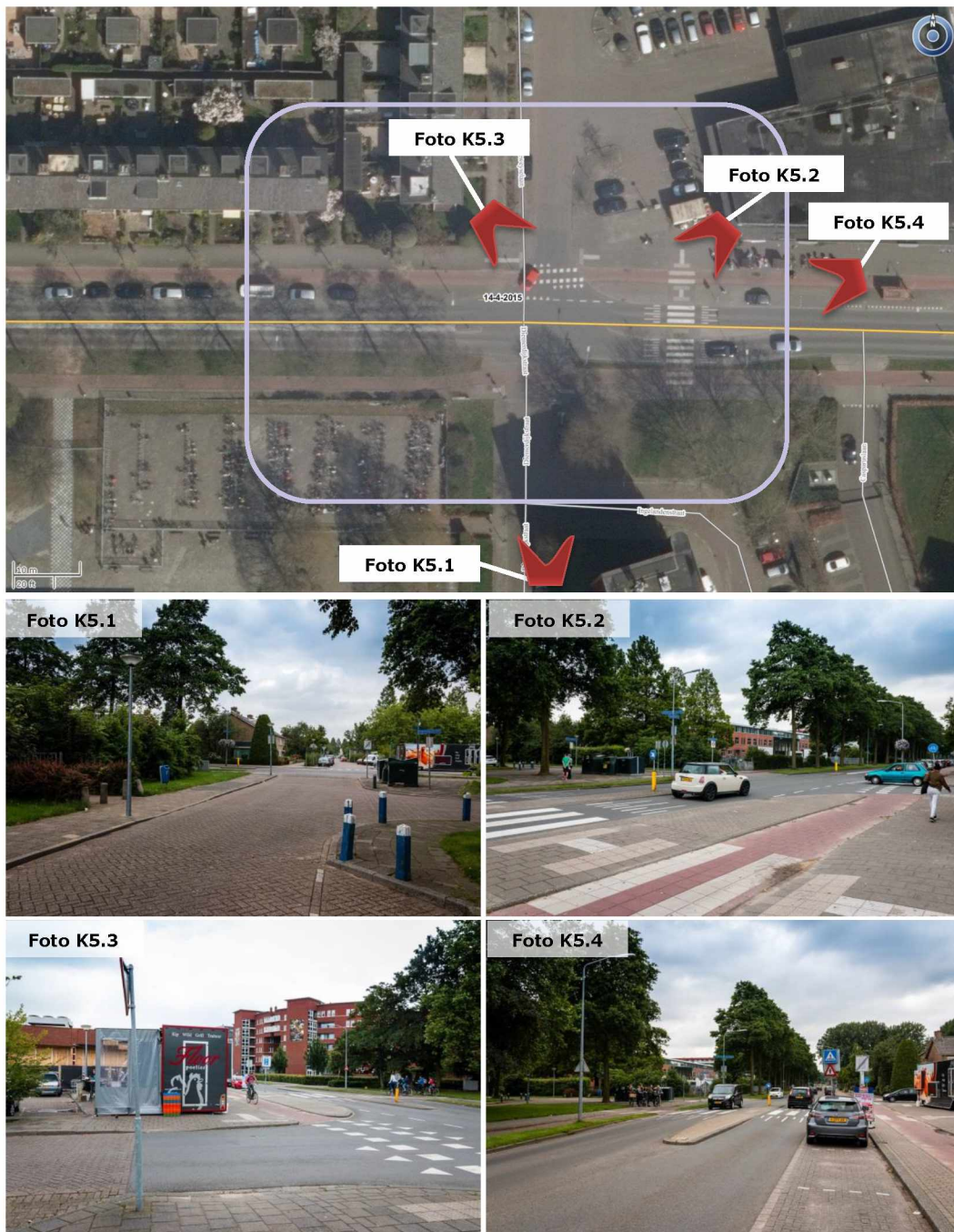
##### Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 5

Het is altijd super druk omdat er vrachtwagens zijn van Deen die daar lossen en dan word het super gevaarlijk en als fietser is het heel gevaarlijk omdat je niet weet waar je moet wachten/staan/fietsen, omdat er van alle kanten auto's in het straatje komen.

Auto's staan vaak op het fietspad, daardoor kan ik er moeilijk langs.

- Dit is een drukke kruising met veel verkeer.
- Spookfietzers (scholieren die aan de verkeerde kant van de weg fietsen) en daarbij vaak over de stoepen fietsen.
- Van 1 zijde een uitrit (of is het alleen een drempel?), andere zijde een voorrangsbord.





**Figuur 4.6.1:** **BOVEN: Bovenaanzicht knelpunt 5 met fotolocaties + ONDER: foto's van knelpunt 5**

► **Bevindingen schouw**

*Verkeerssituatie*

Het kruispunt Amstellandlaan (GOW 50) – Lageweyselaan (ETW 50) – Diemerdijkstraat (ETW 30) is gelegen binnen de bebouwde kom. De toegestane maximum snelheid is 50 km/h op de Amstellandlaan en Lageweyselaan. In de Diemerdijkstraat is een 30 km/h zone ingericht. De spitsuurintensiteiten uit 2005 zijn tussen de 400-800 motorvoertuigen (bron: GVVP) op het kruispunt. In 2020 zijn de spitsuurintensiteiten naar verwachting op het kruispunt tussen de 600-1.000 motorvoertuigen (bron: GVVP).



De uitgang van de middelbare school is in de Diemerdijkstraat. Er geldt ter hoogte van de uitgang geen stopverbod, zodat auto's het uitzicht kunnen blokkeren. De fietspaden langs de Amstellandlaan worden vaak in 2 rijrichtingen gebruikt, terwijl dat officieel niet is toegestaan. Automobilisten wachten soms op het fietspad om de Amstellandlaan op te rijden, wat wordt veroorzaakt door beperkt zicht als gevolg van de bomenrij aan de zuidzijde van de Amstellandlaan. Aan de andere zijde van het kruispunt in de Lageweyselaan staat soms een foodtruck die het zicht beperkt op de Amstellandlaan en het naast gelegen fietspad. Dit fietspad heeft geen doorlopende rode kleur over de aansluitende zijweg. Het zicht op voetgangers die de zebra willen gebruiken vanaf de Amstellandlaan-oost, kan voor weggebruikers beperkt zijn door geparkeerde voertuigen. Het parkeerterrein bij de Lageweyselaan heeft een weinig logische vormgeving. Mede hierdoor moet bevoorradend vrachtverkeer op het parkeerterrein manoeuvreren, wat tot verkeersonveilige situaties kan leiden. De fietser heeft geen eigen ruimte langs dit parkeerterrein.

#### Beoordeling verkeerssituatie

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	<ul style="list-style-type: none"> <li>- het fietspad is niet in rode kleur doorgetrokken over de aansluiting van de Lageweyselaan.</li> <li>- De inrichting van het parkeerterrein aan de Lageweyselaan is onvoldoende veilig voor doorgaand fietsverkeer.</li> </ul>
Bebording en markering	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Borden voorrangskruispunt zijn toegepast in plaats van borden voorrangsweg.</li> <li>- Borden voetgangersoversteek enkel ter hoogte van oversteek, waarbij het bord aan de noordzijde minder goed zichtbaar is, als er verkeer in het parkeervak staat opgesteld.</li> <li>- Ontbreken van blokmarkering op het fietspad voor fietsers die meeliften met de voorrang van de Amstellandlaan bij de uitrit van de Diemerdijkstraat.</li> </ul>
Voetgangersoversteek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De oversteek met zebra en middengeleider op een plateau is in principe in orde. De zichtbaarheid kan beter.</li> </ul>
Fietsoversteek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het ontbreekt aan voldoende opstelruimte voor overstekende fietsers komende uit de Diemerdijkstraat. Nu blokkeren zij de doorgang op het fietspad langs de Amstellandlaan.</li> </ul>

#### ► Maatregelvoorstel

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In de vergunningverlening van de foodtruck richtlijnen opnemen om zichtlijnen te behouden en zo een verkeersveilige situatie te behouden.</li> <li>- Voorzien in stopverbod op Diemerdijkstraat ter hoogte van de uitgang van het Vechtstede College.</li> </ul>
Lange termijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanpassen van de uitrit in de Diemerdijkstraat. Terugleggen van fietspad zodat een opstelruimte ontstaat van minimaal 5 meter lengte. Met blokmarkering op het fietspad over de uitrit.</li> <li>- Herinrichting van het parkeerterrein in de Lageweyselaan tot 30 km/h</li> </ul>



zone. Nagaan of fietsers een eigen voorziening kunnen krijgen apart van het autoverkeer (bijv. een fietspad ter hoogte van de langsparkerstrook voor de huizen).

- Het instellen van een (dynamische) schoolzone met een maximum snelheid van 30 km/u ter hoogte van de aansluiting Diemerdijkstraat.

- Onderdeel Project nieuwe ontsluiting Bloemendaalpolder: Het bepalen van de oversteekbaarheid van de Amstellandlaan op basis van de huidige en verwachte verkeersintensiteiten. Bij meer dan 800 motorvoertuigen per uur is de oversteekbaarheid voor fietsers matig. Dit is zonder middengeleider. Een situatie die nu in zekere mate al geldt. Met middengeleider en een oversteek in twee etappes is de oversteek tot 1.600 motorvoertuigen per uur redelijk. Het advies aan fietsers luidt om met de fiets aan de hand de oversteek via de voetgangersoversteekplaats te voltooien. Het advies aan de gemeente luidt te onderzoeken of een geregelde oversteek met verkeerslichten noodzakelijk is.

- Een 50 km/h gebiedsontsluitingweg is in het kader van duurzaam veilig een voorrangsweg. Advies: in de gehele gemeente de borden voorrangskruispunt vervangen door borden voorrangsweg in de situatie van een 50 km/u weg.

---



#### 4.7 Knelpunt 6: Kruispunt Breedstraat – Achtergracht – Groeneweg

##### ► Situatie

Knelpunt 6 bevindt zich op het kruispunt Breedstraat – Achtergracht – Groeneweg. Het kruispunt vormt een belangrijke route voor verkeer van en naar de binnenstad van Weesp. Het kruispunt (zie figuur 4.7.1) is geregeld met een uitritconstructie (noordwest zijde) en haaiantanden met voorrangsborden (zuidoost zijde). Voor voetgangers zijn aan de Achtergracht-west, Groeneweg en Achtergracht-oost voetgangersoversteekplaatsen aanwezig. De Achtergracht-oost is een doodlopende straat met uitzondering voor fietsers en brommers. De Achtergracht-west is een eenrichtingsstraat met uitzondering voor fietsers en brommers die uitkomt op het kruispunt. Hier bevindt zich een vestiging van de supermarktketen AH. Op het kruispunt is sprake van een abrupt einde aan de fietssuggestiestrook vanuit de Groeneweg naar de Breedstraat. De Breedstraat is recent heringericht en onderdeel van de 30 km/h zone. Aan de Breedstraat bevinden zich winkels. Voor de bevoorrading van de winkel aan de Breedstraat is geen duidelijk laad en los plek gemarkeerd. Dichtbij het kruispunt aan de Achtergracht-west is een bushalte gesitueerd.

##### ► Input leerlingen

Op dit knelpunt zijn 6 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 6 weergegeven. Op deze locatie is het aantal voertuigen bij 'Kruispunt Breedstraat – Achtergracht – Groeneweg' het grootste gevaar volgens de leerlingen. In de opmerkingen van leerlingen wordt aangegeven dat er vaak laad en los verkeer op de Breedstraat geparkeerd staat.

**Tabel 4.7.1: Knelpunt 6 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongeval-locatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
6	Kruispunt: Breedstraat – Achtergracht – Groeneweg	6	Ja	Op deze kruising houdt het fietspad op, waardoor een wegversmalling ontstaat. Dit zou gevaarlijke situaties opleveren. Ook het te hard rijden en oversteken blijft een punt van zorg

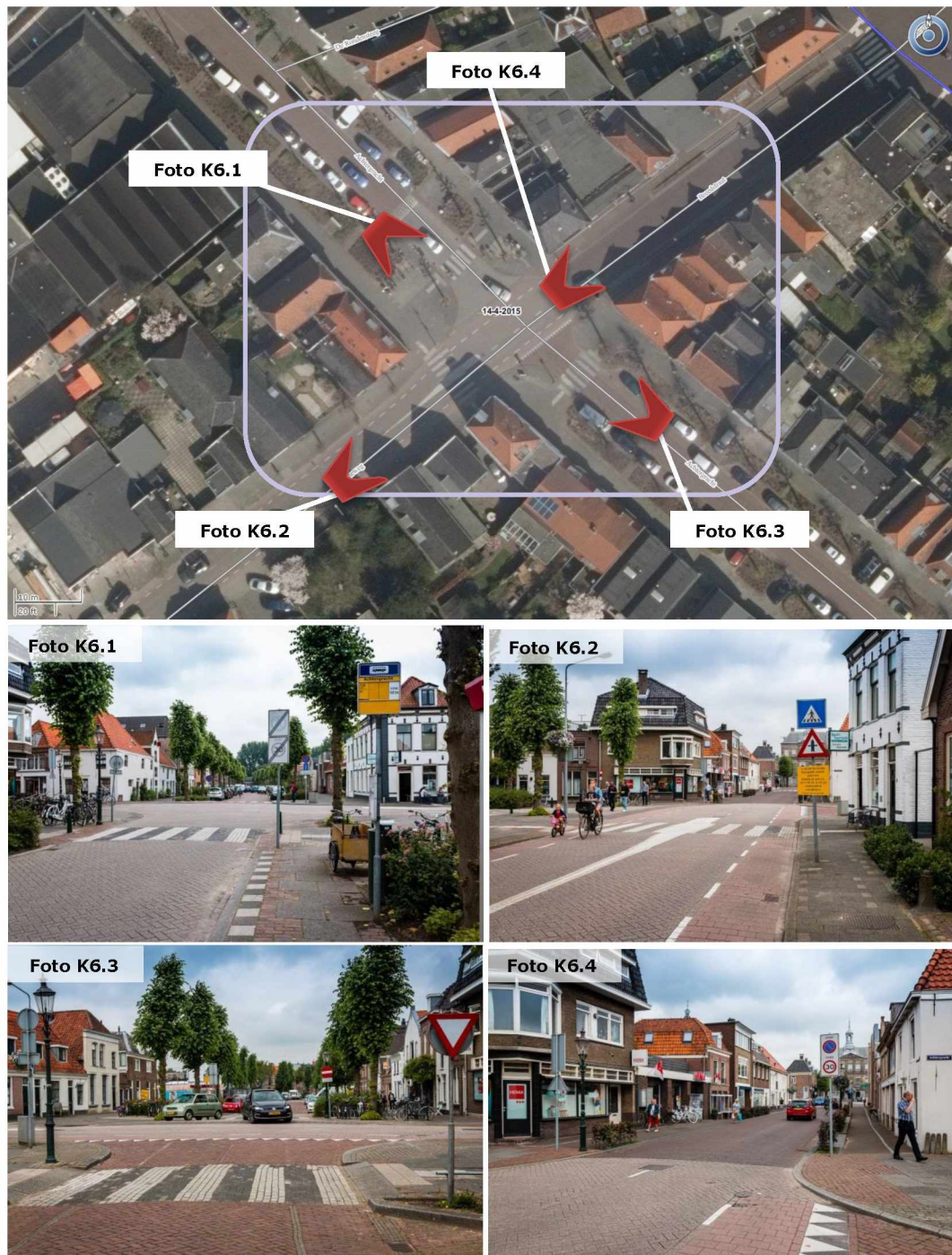
**Tabel 4.7.2: Knelpunt 6 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
6	5	2	0	2	0	0	0	0	0

**Tabel 4.7.3: Knelpunt 6 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 6
Terugweg van school: fietspad houdt hier opeens op. Weg wordt smaller. Soms gevaarlijk.
Het is hier altijd erg druk, dus je moet heel snel weer opstappen, anders ben je alweer te laat met oversteken
Hier staan op de Breedstraat vaak vrachtauto's voor de Hema in en uit te laden. Waardoor de fietsers en auto's er niet langs kunnen. Ze moeten dan op de andere weghelft. Terwijl er vanuit de Achtergracht verkeer komt dat geen rekening houdt met fietsers op de verkeerde weghelft. Levensgevaarlijke situatie. Het gaat gelukkig heel vaak goed.





**Figuur 4.7.1:** **BOVEN: Bovenaanzicht knelpunt 6 met fotolocaties + ONDER: foto's van knelpunt 6**

► **Bevindingen schouw**

*Verkeerssituatie*

Het kruispunt Breedstraat (ETW 30) – Achtergracht-oost (ETW 50) – Achtergracht-west (ETW 30) – Groeneweg (GOW 50) is gelegen binnen de bebouwde kom. De toegestane maximumsnelheid is 50 km/h. De spitsuurintensiteiten uit 2005 zijn tussen de 200-800 motorvoertuigen (bron: GVVP) op het kruispunt. In 2020 zijn de spitsuurintensiteiten naar



verwachting op het kruispunt tussen de 200-800 motorvoertuigen (bron: GVVP). Op het kruispunt zijn er vanaf de Groeneweg aparte fietssuggestiestroken. Deze fietssuggestiestroken eindigen op het kruispunt. Op het kruispunt rijdt 1 buslijn. Het aantal lijnbussen dat het kruispunt passeert in een spitsuur is ongeveer 4 bussen.

#### Beoordeling verkeerssituatie

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De uitritconstructie van de Achtergracht-west op de Groeneweg heeft geen vormgeving volgens de richtlijnen. Zo loopt het trottoir niet door over de uitrit.</li> <li>- De fietsstroken op de Groeneweg houden voor de Breedstraat op (want zijn vervallen bij de herinrichting van de Breedstraat).</li> <li>- De straatkolken zitten niet in de trottoirband, maar in de rijbaan. Dit is nadelig/gevaarlijk voor fietsers.</li> <li>- De hoogteverschillen in de Breedstraat op het trottoir zijn voor minder-valide weggebruikers hinderlijk (oversteekbaarheid).</li> </ul>
Bebording en markering	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het ontbreekt aan borden bij de voetgangersoversteekplaatsen in de Achtergracht.</li> <li>- Het ontbreekt aan een goede 30 km/h zonegrens</li> </ul>
Voetgangersoversteek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De breedte van een voetgangersoversteekplaats dient minimaal 4 meter te zijn.</li> </ul>
Fietsoversteek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De snelheid van het autoverkeer op de hoofdroute van de Breedstraat en Groeneweg is relatief hoog.</li> </ul>

#### ► Maatregelvoorstel

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanbrengen van markering op de rijbaan; in dit geval de markering voor de fietsstroken. Ter hoogte van gelijkwaardige kruispunten de markering laten ophouden of met de bochtstraal mee de hoek om laten lopen. Dit verhoogt de attentiewaarde op een kruispunt waar geldt: rechts heeft voorrang.</li> <li>- Aanbrengen van 30 km/h zonegrens. Poortconstructie met markering op straat met dubbele streep.</li> </ul>
Lange termijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Herinrichting van de Groeneweg tot 30 km/h weg. Een voetgangersoversteekplaats moet in het ontwerp terug komen op alle vier de takken van het kruispunt. Mede ter accentuering van het kruispunt De situatie rond de laad-/losplaats aan de Achtergracht-west moet in het ontwerp worden meegenomen.</li> </ul>



#### 4.8 Knelpunt 7: Rotonde: Leeuwendveldseweg – Korte Muiderweg – Stationsweg

##### ► Situatie

Knelpunt 7 is de rotonde Leeuwendveldseweg – Korte Muiderweg – Stationsweg. De rotonde is geregeld met de fietsers en voetgangers in de voorrang (zie figuur 4.8.1). De rotonde vormt een belangrijke verbinding en ontsluiting van Weesp naar de A1 en Muiden. De rotonde vormt ook een belangrijke verbinding in het fietsroute netwerk naar Weesp en het station. Het verkeer vanuit de binnenstad van Weesp is afkomstig uit een verdiepte tunnel onder het spoor met een maximale doorrijhoogte van 3,8 meter. De toegestane maximale hoogte voor vrachtwagens in de EU-richtlijn is 4 meter.

##### ► Input leerlingen

Op dit knelpunt zijn 22 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 7 weergegeven. Op deze locatie is het aantal voertuigen op de 'Rotonde: Leeuwendveldseweg – Korte Muiderweg – Stationsweg' het grootste gevaar volgens de leerlingen. Het tweede probleempunt is dat veel auto's hier te hard rijden. In de opmerkingen van leerlingen wordt aangegeven dat veel auto's op de rotonde geen voorrang geven aan fietsers. Daarbij wordt opgemerkt dat het zicht op fietsers voor automobilisten vanuit de tunnel slecht is.

**Tabel 4.8.1: Knelpunt 7 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongeval-locatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
7	Rotonde: Leeuwendveldseweg – Korte Muiderweg - Stationsweg	22	Nee	Deze rotonde ligt aan de doorgaande weg van en naar de A1. Hierdoor erg druk, met name in de spitsperiodes. Auto's stoppen hier niet consequent voor overstekende fietsers

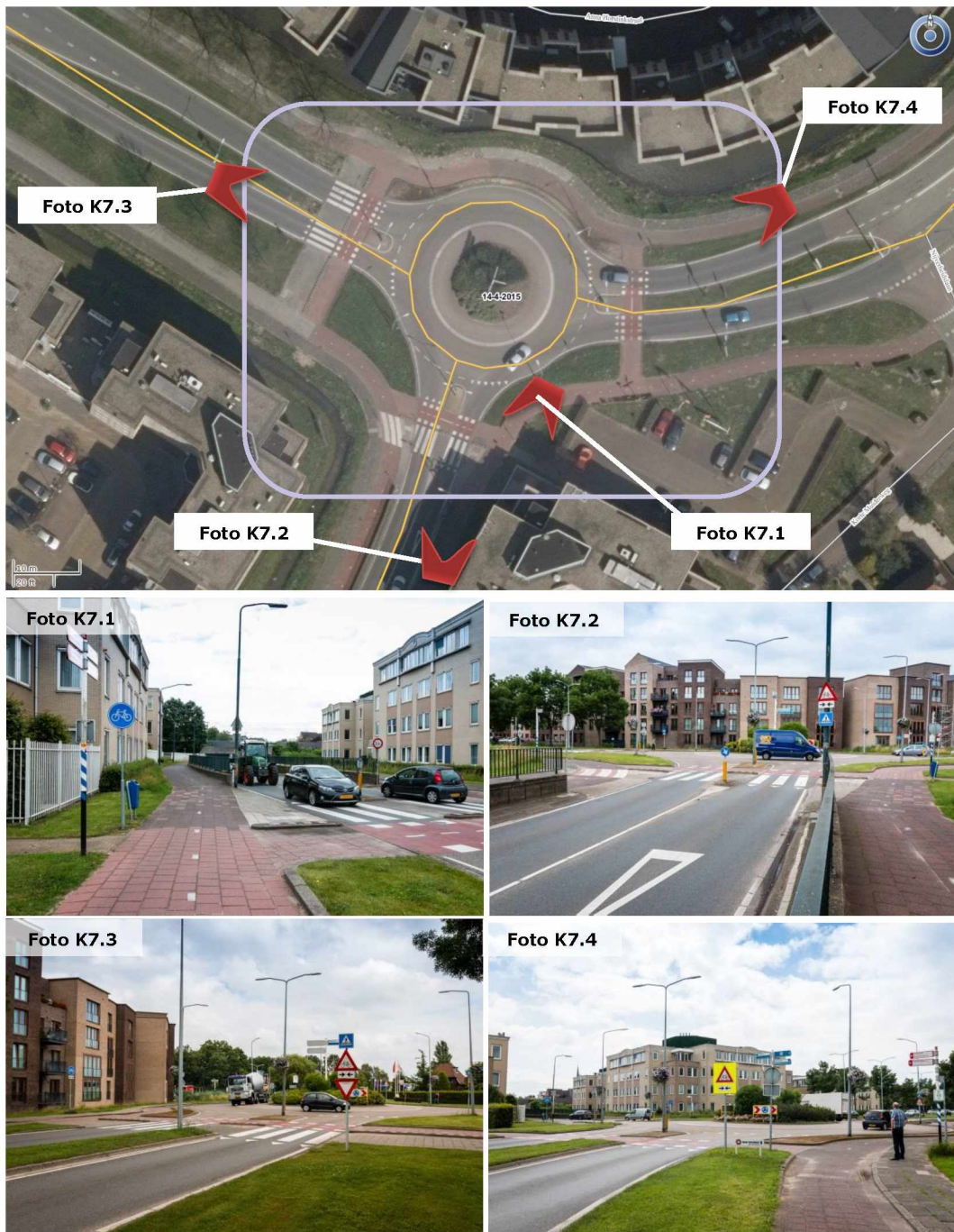
**Tabel 4.8.2: Knelpunt 7 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
7	16	14	2	2	9	1	0	1	0

**Tabel 4.8.3: Knelpunt 7 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 7
Rotonde waar de fietser voorrang heeft, maar waarbij auto's zich vaak vergissen en geen voorrang verlenen. Daarnaast slecht zicht voor auto's op fietsers die uit de tunnel komen en rechts af slaan.
Hele drukke rotonde. Al het inkomende verkeer van A1 voor weesp komt hier langs alle uitgaande verkeer richting amsterdam, almere en amersfoort. In het spitsuur wil het wel eens voorkomen dat auto's geen voorrang geven omdat ze al te lang staan te wachten.
Het is druk en je krijgt niet altijd voorrang. Veel vrachtwagens. Het fietspad loopt hier linksom op heenweg, en op terugweg zien de automobilisten je vanuit de tunnel niet aankomen





**Figuur 4.8.1: BOVEN: Bovenaanzicht knelpunt 7 met fotolocaties + ONDER: foto's van knelpunt 7**

► **Bevindingen schouw**

*Verkeerssituatie*

De rotonde Leeuwendeldseweg GOW 50 – Korte Muiderweg GOW 50– Stationsweg GOW 50 is gelegen binnen de bebouwde kom. De toegestane maximumsnelheid is 50 km/h. De spitsuurintensiteiten uit 2005 zijn tussen de 1.200-1.800 motorvoertuigen (bron: GVVP) op het kruispunt. In 2020 zijn de spitsuurintensiteiten naar verwachting op de rotonde tussen de 1.000-1.600 motorvoertuigen (bron: GVVP). Onduidelijk in hoeverre bij de toekomstige



intensiteiten rekening is gehouden met de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk. Het aantal fietsers in deze situatie zal als gevolg daarvan naar verwachting (fors) toenemen.

De rotonde heeft 3 armen met aansluitingen aan de westelijke, zuidelijke en oostelijke arm. Voor voetgangers zijn er aan westelijke en zuidelijke arm voetgangersoversteekplaatsen beschikbaar. Voor de fiets zijn er aan alle 3 de armen oversteken in de voorrang, alle fietspaden op de rotonde zijn tweerichtings. Op de zuidelijke arm is tussen het fietspad en de rijbaan voor motorvoertuigen een traliehek. Het fietspad komend vanaf de tunnel ligt hoger dan de rijbaan. Mede hierdoor hebben automobilisten pas laat zicht op fietsers. De rotonde maakt deel uit van het hoofdfietsroutenetwerk, ook is het een belangrijke route voor hulpdiensten.

#### Beoordeling verkeerssituatie

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	- De rechtsaf beweging op de rotonde kan met relatief hoge snelheid plaatsvinden. Dit leidt tot verkeersonveiligheid bij de oversteekpunten voor voetgangers en fietsers.
Bebording en markering	- De bebording bij de rotonde is onvolledig en de borden die er hangen, lijken willekeurig, zijn soms van een te klein formaat en af en toe slecht zichtbaar vanwege plantenbakken die er voor hangen.
Voetgangersoversteek	- Zie bebording.
Fietsoversteek	- Zie bebording.

#### ► Maatregelvoorstel

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	- Op juiste wijze aanpassen van de bebording op dit verkeersplein.
Lange termijn	- Herinrichting van de voetgangersoversteekplaatsen door het voorzien in een drempelconstructie waar bovenop de oversteek voor voetgangers en fietsers ligt. - Nagaan of het hekwerk tussen rijbaan en fietspad kan worden "open gewerkt" met kijkgaten voor een betere zichtbaarheid van fietsers voor het autoverkeer. - Nagaan of de toename van de hoeveelheid fietsers als gevolg van de woningbouw goed kan worden verwerkt, of dat alternatieve routes voor langzaam verkeer beter geschikt (te maken) zijn. Onderdoorgang spoor is in beeld bij project OV-SAAL.



#### 4.9 Knelpunt 8: Kruispunt Amstellandlaan - Casparuslaan

##### ► Situatie

Knelpunt 8 bevindt zich op het kruispunt Amstellandlaan - Casparuslaan. Het kruispunt is geregeld met verkeerslichten (zie figuur 4.9.1). Op het kruispunt zijn geen aparte verkeerslichten voor fietsers. Voor voetgangers zijn er aan westelijke en zuidelijke arm aparte verkeerslichten beschikbaar. Nabij het kruispunt is een zijstraat gelegen (Kostverlorenstraat) die direct uitkomt op de voorsorteervakken. In de buurt van deze zijstraat sluit ook een vrijliggend tweerichtings fietspad aan op de Casparuslaan. Een nogal onlogische situatie voor fietsers. Op het kruispunt komen verschillende hoofdfietsroutes en belangrijke ontsluitingswegen samen van de zuidelijke wijk van Weesp naar de rest van Weesp. Het kruispunt vormt een belangrijke stedelijke/regionale verbinding. Het kruispunt is in onderzoek bij adviesbureau Sweco in opdracht van de gemeente Weesp.

##### ► Input leerlingen

Op dit knelpunt zijn 21 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 8 weergegeven. Op deze locatie is het aantal voertuigen bij 'Kruispunt Amstellandlaan - Casparuslaan' het grootste gevaar volgens de leerlingen. Het tweede probleempunt is dat men vaak niet weet waar men het beste kan fietsen. In de opmerkingen van leerlingen wordt ook aangegeven dat de beste fietsroute op het kruispunt onduidelijk is.

**Tabel 4.9.1: Knelpunt 8 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongevallocatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
8	Kruispunt: Amstellandlaan - Casparuslaan	21	Nee	Bij dit kruispunt is er vooral onduidelijkheid over waar er opstelruimte voor fietsers is en hoe deze te gebruiken

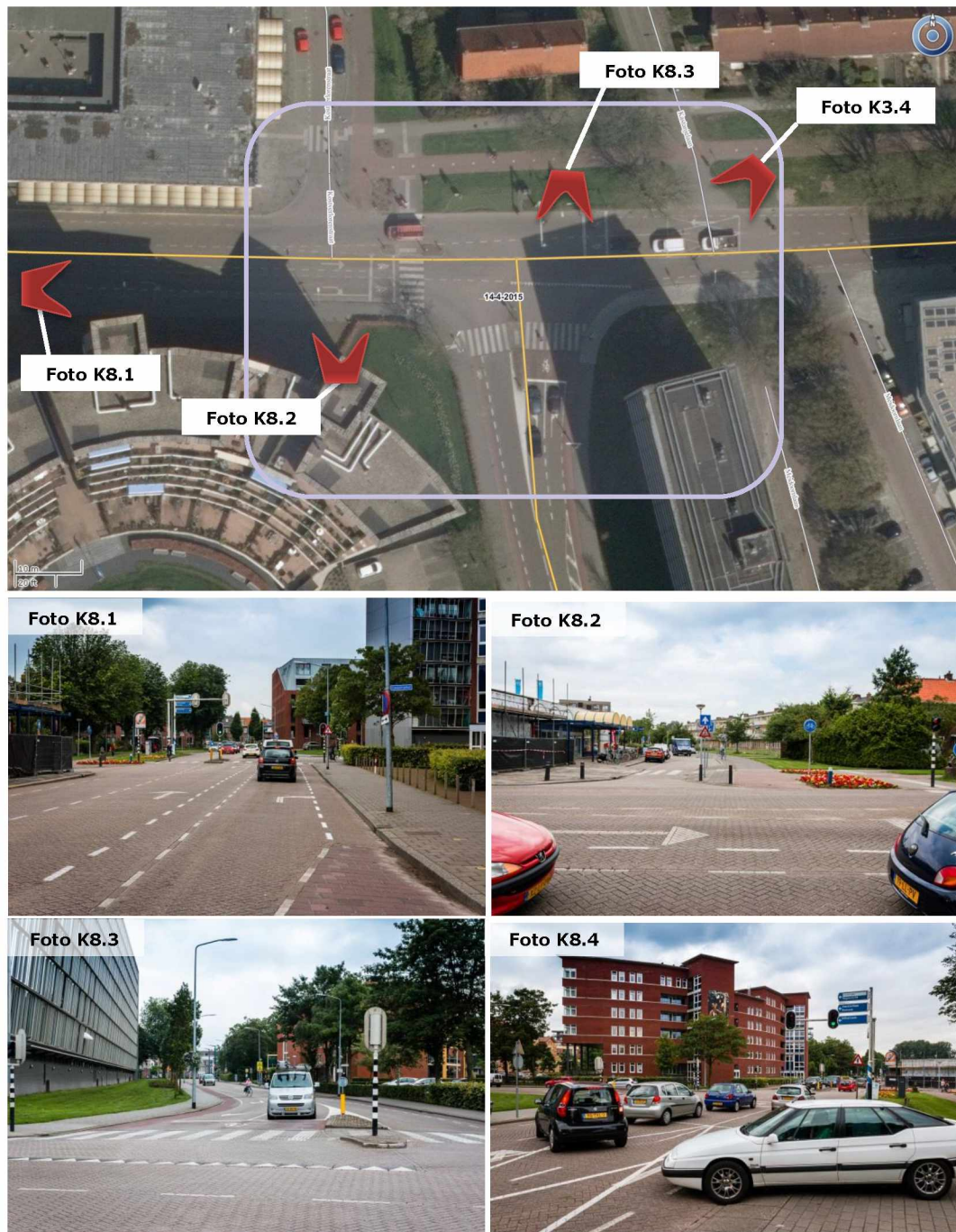
**Tabel 4.9.2: Knelpunt 8 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
8	19	10	7	5	5	3	13	6	1

**Tabel 4.9.3: Knelpunt 8 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 8
Dit is een gevaarlijk punt omdat er niet goed aangegeven staat hoe je moet rijden. Je rijdt tegelijkertijd met de auto's en ik vind dit gevaarlijk.
Op de terugweg (vanuit Casparuslaan rechtdoor) moet ik links voorsorteren terwijl auto's van achter aan komen rijden en naar rechts willen. Vaak rijden ze heel hard om nog snel het stoplicht te halen. Ook toeteren ze als ze er niet door kunnen omdat ik in het midden moet fietsen.
Als je naar de voorsorteervakken fietst moet je over de weg fietsen waar ook auto's rijden. Dat kan soms gevaarlijk zijn.





**Figuur 4.9.1:** **BOVEN:** Bovenaanzicht knelpunt 8 met fotolocaties + **ONDER:** foto's van knelpunt 8

► **Bevindingen schouw**

*Verkeerssituatie*

Het kruispunt C.J. van Amstellandlaan (GOW 50) – Casparuslaan (GOW 50) is gelegen binnen de bebouwde kom en is geregeld met een verkeersregelininstallatie. De toegestane maximumsnelheid is 50 km/h. De spitsuurintensiteiten uit 2005 zijn tussen de 1.000-1.600 motorvoertuigen (bron: GVVP) op het kruispunt. In 2020 zijn de spitsuurintensiteiten naar verwachting op het kruispunt tussen de 1.400-2.000 motorvoertuigen (bron: GVVP). Op het



kruispunt rijden meerdere buslijnen. Het aantal bussen dat het kruispunt passeert in een spitsuur is ongeveer 12-13 bussen.

Het kruispunt is ingericht met aparte verkeerslichten voor de volgende rijrichtingen 2 en 3 (oost), 4 en 6 (zuid), 7 en 8 (west). Voor voetgangers zijn de rijrichtingen 34 (zuid) en 36 (oost) beschikbaar met een apart verkeerslicht om over te steken. Voor fietsers zijn er smalle fietssuggestiestroken per rijstrook op de Amstellandlaan met opgeblazen fietsopstelstroken. Hier is feitelijk de rechtdoor gaande opstelstrook voor fietsers onbereikbaar. Aan de zuidzijde van het kruispunt in de Casparuslaan ligt een fietsstrook met een opgeblazen fietsopstelstrook. Hier is feitelijk de linksaf gaande opstelstrook voor fietsers onbereikbaar.

#### Beoordeling verkeerssituatie

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	- Het ontwerp van het kruispunt houdt slecht rekening met de aanwezigheid van fietsers.
Bebording en markering	- Borden voorrangskruispunt zijn toegepast in plaats van borden voorrangsweg.
Voetgangersoversteek	- Geen opmerking.
Fietsoversteek	- Haaiantanden ontbreken bij aansluiting vrijliggend fietspad op Amstellandlaan. En onderborden ontbreken die aangeven dat in twee richtingen wordt gefietst.

#### ► Maatregelvoorstel

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	- Situatie voor fietsers verbeteren door splitsing van rijstroken op Amstellandlaan west, vorm te geven zoals bij het verkeerslicht op het kruispunt van de Pr. Irenelaan met Buitenveer (rechtdoor gaand verkeer houdt voorrang op afslaand verkeer). - Markering en bebording bij het fietspad in orde maken (aan alle kanten).
Lange termijn	- Herinrichting van het kruispunt met aandacht voor fietsers. - Nagaan of dat een grote hoeveelheid fietsers in het nieuwe ontwerp goed kan worden verwerkt, of dat alternatieve routes voor langzaam verkeer beter geschikt (te maken) zijn. Denk aan maatregelvoorstel Roskambrug. - Een 50 km/h gebiedsontsluitingweg is in het kader van duurzaam veilig een voorrangsweg. Advies: in de gehele gemeente de borden voorrangskruispunt vervangen door borden voorrangsweg in de situatie van een 50 km/u weg.



#### 4.10 Knelpunt 9: Kruispunt Breedstraat – Nieuwstad

##### ► Situatie

Knelpunt 9 bevindt zich op het kruispunt Breedstraat - Nieuwstad. Het kruispunt is recent heringericht als onderdeel van de 30 km/h zone en is ongeregeld (zie figuur 4.10.1). Het kruispunt vormt een belangrijke route vanuit het zuiden van Weesp naar de binnenstad, gemeentehuis en het politiebureau. Er is sprake van een groot kruisingsvlak op een plateau. Er staan geen paaltjes als afscheiding tussen rijbaan en trottoir. Aan de noordwestzijde bevindt zich een brug en aan de zuidzijde staat bebouwing relatief dicht op de rijbaan. Deze bebouwing blokkeert het zicht op verkeer van rechts. De Nieuwstad-west is een eenrichting straat vanaf het kruispunt voor motorvoertuigen behalve voor (brom)fietsers. Voor voetgangers is er aan de zuidelijke arm een voetgangersoversteekplaats. Deze bevindt zich grotendeel binnen de bochtstraal van het kruispunt. Hierdoor is de kans groot dat voertuigen die verkeer van rechts voorrang verlenen, stilstaan op het zebrapad.

##### ► Input leerlingen

Op dit knelpunt zijn 20 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 9 weergegeven. Op deze locatie is het aantal voertuigen bij 'Kruispunt Breedstraat – Nieuwstad' het grootste gevaar volgens de leerlingen. Het tweede probleempunt is dat het moeilijk is om te bepalen wie eerst mag. In de opmerkingen van leerlingen wordt aangegeven het vroeger een voorrangskruispunt was en dat nu niet meer zo is, dit vinden leerlingen lastig.

**Tabel 4.10.1: Knelpunt 9 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongevallocatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
9	Kruispunt: Breedstraat – Nieuwstad	20	Nee	Hier is de voorrangssituatie recent gewijzigd. Hierdoor wordt niet altijd meer op de juiste wijze voorrang verleend

**Tabel 4.10.2: Knelpunt 9 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
9	10	8	7	10	6	2	0	0	1

**Tabel 4.10.3: Knelpunt 9 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 9
Vroeger was dit duidelijk een voorrangsweg. Nu niet meer. Maar er staat ook geen bord (gelijkwaardige kruising). Veel mensen op de Breedstraat nemen voorrang terwijl ze het niet hebben. Ook met zebrapad Levensgevaarlijke kruising.
Terugweg van school: Vroeger was de Breedstraat voorrangsweg maar nu heeft Nieuwstad van rechts voorrang. Dat is lastig en soms gevaarlijk.
Verkeer van rechts heeft voorrang, maar verkeer van rechts is pas op laatste moment te zien door bebouwing. Als je stopt voor verkeer van rechts, sta je dus op het zebrapad vlak voor deze kruising is. Bovendien is hier vaak verkeer van verschillende kanten, waardoor er verwarring is over wie er eerst mag.





**Figuur 4.10.1: BOVEN: Bovenaanzicht knelpunt 9 met fotolocaties + ONDER: foto's van knelpunt 9**

► **Bevindingen schouw**

*Verkeerssituatie*

Het kruispunt Breedstraat (ETW 30) – Nieuwstad (ETW 30) is gelegen binnen de bebouwde kom en is een gelijkwaardig kruispunt. De toegestane maximumsnelheid is 30 km/h. De spitsuurintensiteiten uit 2005 zijn tussen de 600-1.200 motorvoertuigen (bron: GVVP) op het kruispunt. In 2020 zijn de spitsuurintensiteiten naar verwachting op het kruispunt



eveneens tussen de 600-1.200 motorvoertuigen (bron: GVVP). Op het kruispunt rijdt 1 buslijn. Het aantal bussen dat het kruispunt passeert in een spitsuur is ongeveer 2.

*Beoordeling verkeerssituatie*

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	- Het ontwerp van het kruispunt is op basis van de filosofie van 'shared space'. Weggebruikers moeten oogcontact maken en elkaar voorrang verlenen. Dit vraagt om aanpassing van het weggedrag van met name automobilisten. Kruispunten dienen in het wegbeeld benadrukt te worden. Dat is hier, mogelijk uit stedenbouwkundig oogpunt, in onvoldoende mate het geval. - De snelheidsremming van het kruispuntplateau is gering. Om hinder van trillingen in naastgelegen bebouwing te verminderen, kan de helling ook niet steil worden uitgevoerd. De taludmarkering heeft vooral een attentie verhogende werking. Extra maatregelen om dit te ondersteunen zijn wenselijk. Dit moet passen binnen de voor het centrum vastgestelde Stadscatalogus.
Bebording en markering	- Het bord L02 staat feitelijk na de voetgangersoversteekplaats in plaats van voorafgaand aan zoals het hoort (noordzijde).
Voetgangersoversteek	- De oversteek ligt binnen de bochtstraal, waardoor het blokkeren van de doorgang snel optreedt.
Fietsoversteek	- Geen opmerking.

► **Maatregelvoorstel**

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	- Uitvoeren van maatregel bij knelpunt 6 aan begin Breedstraat: aanbrengen van 30 km/h zonegrens. Poortconstructie met markering op straat met een dubbele streep.
Lange termijn	- Extra maatregelen om een gelijkwaardig kruispunt te accentueren passen niet binnen de kaders van de vastgestelde Stadscatalogus. Het aanbrengen van een afwijkende kleur verharding op het kruispuntvlak (geheel of gedeeltelijk), of aanbrengen van fietssuggestiestroken is daardoor geen optie.



#### 4.11 Knelpunt 10: Brug tussen Herengracht - Binnenveer

##### ► Situatie

Knelpunt 10 bevindt zich op de kruispunten nabij de brug tussen Herengracht – Binnenveer (zie figuur 4.11.1). De kruispunten zijn grotendeels gelijkwaardig, waarbij verkeer van rechts voorrang heeft. Bij de doorsteek van het fietspad in het noorden naar de brug geldt een voorrangregeling. Door markeringen op het kruispunt aan de zuidkant van de brug, lijkt ook daar een voorrang geregeld te zijn, wat feitelijk niet zo is. Dit kan tot verwarring leiden. Deze markering heeft te maken met het eenrichtingsverkeer op de Binnenvaart. De brug vormt een belangrijke verbinding tussen het noorden en het zuiden van Weesp. Op de brug komen verschillende hoofdfietsroutes samen. Voor voetgangers zijn er 4 voetgangersoversteekplaatsen: 2 op de Herengracht en 2 op de Binnenveer.

##### ► Input leerlingen

Op dit knelpunt zijn 20 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 10 weergegeven. Op deze locatie is het aantal voertuigen bij de 'Kruispunten nabij de brug tussen Herengracht en Binnenveer' het grootste gevaar volgens de leerlingen. Het tweede probleempunt is dat leerlingen het moeilijk vinden om te bepalen wie hier eerst mag. In de opmerkingen van leerlingen wordt aangegeven dat vaak niet gestopt wordt voor de voetgangersoversteekplaats. Daarnaast is het bij de brug vaak druk.

**Tabel 4.11.1: Knelpunt 10 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongevallocatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
10	Brug: Tussen Herengracht – Singel / Binnenveer	20	Nee	In deze omgeving bestaat er een onduidelijke voorrangssituatie en wordt niet consequent voorrang gegeven op beide kruispunten aan weerszijden van de brug

**Tabel 4.11.2: Knelpunt 10 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietzers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
10	11	2	4	9	3	6	4	2	0

**Tabel 4.11.3: Knelpunt 10 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

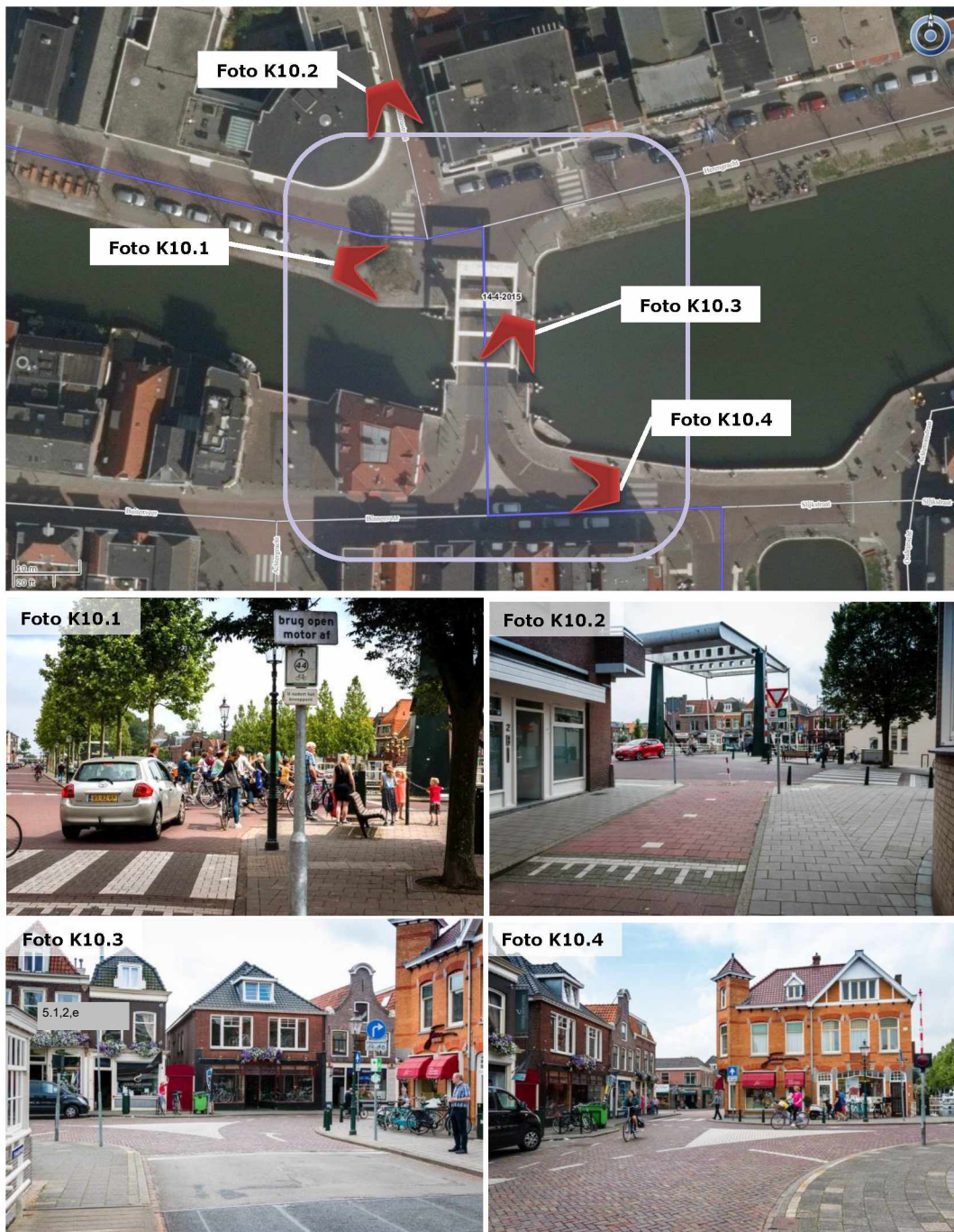
##### Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 10

Druk punt, zeker als de brug open staat. Auto's, fietsers, voetgangers en vaak vrachtwagens (leveranciers voor winkels) door elkaar heen. Kan er geen regel komen dat tijdens school ophalen en brengen de brug niet open gaat?

Het zebrapad ligt eigenlijk wat onhandig. Ik begrijp de locatie wel maar als je vanaf de Herengracht net over de brug bent en rechtsaf gaat dan moet je vol in de remmen als er iemand het zebrapad op loopt. Niet alle schoolgaande kinderen doen dat in de ochtend als je vanaf de Herengracht komt.

Van huis naar school slaan wij hier links af de Zwaantjesbrug over. Recht doorgaand verkeer heeft hier voorrang maar het probleem is dat bijna nooit iemand rechtdoor gaat waardoor de kinderen niet verwachten dat iemand rechtdoor gaat. Van school naar huis is het vaak wat chaotisch omdat er vaak auto's dubbel geparkeerd staan voor de winkels, maar er wordt heel rustig gereden waardoor je door oogcontact wel kan zien of je voorrang krijgt of niet.





**Figuur 4.11.1: BOVEN: Bovenaanzicht knelpunt 10 met fotolocaties + ONDER: foto's van knelpunt 10**

► **Bevindingen schouw**

*Verkeerssituatie*

De brug met de aansluitende straten Herengracht (ETW 30) – Binnenveer (ETW 30) is gelegen binnen de bebouwde kom. De brug gaat buiten de ochtendspits vaak open voor het scheepvaartverkeer tussen de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal. De toegestane maximumsnelheid is 30 km/h. Op het kruispunt rijdt een buslijn. Het aantal bussen dat het kruispunt passeert in een spitsuur is ongeveer 4.



Het noordelijke kruispunt Herengracht – Brug is ingericht als gelijkwaardig kruispunt met een fietspad aan de noordarm uit de voorrang. Op de Herengracht zijn 2 verkeerslichten aan beide zijden aanwezig voor wanneer de brug open is. Het noordelijke kruispunt ligt op een plateau. Aan beide kanten van de Herengracht geldt tweerichtingsverkeer. Op de Herengracht-oost is een voetgangersoversteekplaats aanwezig met beperkt zicht door geparkeerde voertuigen in parkeervakken. Daarnaast is vanaf het fietspad het zicht op het verkeer vanaf de Herengracht-oost slecht door geparkeerde voertuigen. Het zuidelijke kruispunt Binnenvaart – Brug is ingericht als gelijkwaardig kruispunt met eenrichtingsstraten op de Binnenvaart. De Binnenvaart heeft aan beide zijden van het kruispunt voetgangersoversteekplaatsen. Het verkeer heeft in de zomer vaak last van een open brug, waardoor wachtrijen (files) ontstaan op de singels.

#### Beoordeling verkeerssituatie

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het ontwerp van het kruispunt aan de noordzijde van de brug is op basis van de filosofie van 'shared space'. Weggebruikers moeten oogcontact maken en elkaar voorrang verlenen. Goed uitzicht is een voorwaarde. Hier is het uitzicht goed.</li> <li>- Aan de zuidzijde van de brug is het kruispunt voorzien van wegmarkering. Niet alle verkeersstromen zijn echter met deze markering geholpen, waardoor verwarring ontstaat.</li> </ul>
Bebording en markering	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Er ontbreken borden L02 bij de voetgangersoversteekplaatsen.</li> <li>- Er ontbreken onderborden bij het fietspad (2-richtingen).</li> </ul>
Voetgangersoversteek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De verkeersborden L02 ontbreken.</li> </ul>
Fietsoversteek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het uitzicht vanaf de doorsteek van het fietspad is problematisch als een voertuig op het trottoir staat geparkeerd. Hier ontbreken paaltjes die dat parkeren onmogelijk maken.</li> </ul>

#### ► Maatregelvoorstel

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plaatsen van borden L02 bij de oversteekplaatsen.</li> <li>- Plaatsen van anti parkeer paaltjes bij het fietspad (oostzijde).</li> <li>- Nagaan of dat bij druk auto-/fietsverkeer (begin/einde schooltijden) het openen van de brug kan worden uitgesteld en het scheepvaartverkeer even wacht. Dit in het kader van verkeersveiligheid.</li> </ul>
Lange termijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanbeveling: Bij het herstraten van het kruispuntvlak aan de zuidzijde van de brug de driehoek op het wegdek vervangen door een bol gestrate cirkel en de overige onderbroken lijnmarkering laten vervallen. Het is onmogelijk alle verkeersstromen in markering aan te duiden. Met het idee van een 'rotonde-beeldvorming' wordt de weggebruiker aangemoedigd goed op te letten. Passend binnen de kaders van de Stadscatalogus.</li> </ul>



#### 4.12 Knelpunt 11: Kruispunt Talmastraat - Singel

##### ► Situatie

Knelpunt 11 bevindt zich op het kruispunt Talmastraat – Singel (zie figuur 4.12.1). Het kruispunt is gelijkwaardig en ligt op een plateau om de snelheid te verlagen. Het kruispunt ligt in een aangegeven 30 km/h zone. Op het kruispunt komen verschillende fietsroutes samen naar de aanliggende basisschool enerzijds en middelbare school anderzijds. Het kruispunt vormt een belangrijke verbinding naar in totaal drie scholen. Nabij het kruispunt ligt een vrijliggend twee richtingen fietspad parallel aan de Singel richting het schoolplein van de basisschool. Het is een kruispunt waar vier straten op aansluiten met 2 toe leidende eenrichting straten en 2 eenrichting straten vanaf het kruispunt. In de Singel oost wordt aan beide zijden van de rijbaan geparkeerd. Aan de zijde van de sloot parkeren de auto's verhoogd aanliggend, zonder een naastgelegen trottoir. Ook aan de Talmastraat voor de basisschool parkeren auto's zonder dat de uitgestapte automobilist en hun kinderen direct op een trottoir terecht kunnen. Ook hier loopt men eerst op de rijbaan. De stoep aan de Talmastraat is slechts gedeeltelijk afgeschermd met paaltjes, om te voorkomen dat auto's op de stoep parkeren. Dit is een weinig verkeersveilige situatie rondom een school.

##### ► Input leerlingen

Op dit knelpunt zijn 16 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 11 weergegeven. Op deze locatie is het aantal voertuigen bij 'Kruispunt Talmastraat – Singel' het grootste gevaar volgens de leerlingen. Het tweede probleempunt is dat men verkeer niet goed kan zien. In de opmerkingen van leerlingen wordt aangegeven dat veel auto's op de stoep parkeren.

**Tabel 4.12.1: Knelpunt 11 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongeval-locatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
11	Kruispunt: Talmastraat - Singel	16	Nee	Schoolzone. Hier blijkt vooral een probleem te zitten tijdens het in- en uitgaan van de scholen, met name door (fout) geparkeerde auto's en kiss and riders

**Tabel 4.12.2: Knelpunt 11 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
11	13	1	7	6	1	3	2	0	0

**Tabel 4.12.3: Knelpunt 11 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 11
Rondom de school is altijd erg druk met autoverkeer, dit is voornamelijk in de ochtenduren en als het weer wat slechter is. Auto's parkeren altijd op de stoep of dubbel.

Veel geparkeerde autos bij VDMV, op stoep etc. Stilstaan voor het fietspad. Paaltje op fietspad gevaarlijk. Overstekende kinderen en ouders over het fietspad vanaf hun geparkeerde auto naar het schoolplein VDMV. Wegfietsende ouders van VDMV en De Triangel. Kortom: Onoverzichtelijk. Eigenlijk een wonder (of heel mooi) dat er nog geen ongelukken zijn gebeurd. Omdat het zo druk en wirwar is doet iedereen ook heel voorzichtig.



Overstekende voetgangers vanaf Singel steken rechtover. Auto- en fietsverkeer dat vanaf Singel komt slaat rechtsaf en zou (m.i.) voorrang moeten geven aan de voetgangers. Dit gebeurt vrijwel nooit. Het punt is onoverzichtelijk, enorm druk en chaotisch, doordat de fietsers direct erna linksaf het fietspad in slaan. Daarbij komt dat veel auto's verkeerd geparkeerd staan en je als voetganger daardoor 2x moet oversteken: 1. Talmastraat 2. Fietspad.



**Figuur 4.12.1:** BOVEN: Bovenaanzicht knelpunt 11 met fotolocaties + ONDER: foto's van knelpunt 11



► **Bevindingen schouw**

*Verkeerssituatie*

Het kruispunt Talmastraat (ETW 30) – Singel (ETW 30) is gelegen binnen de bebouwde kom en is gelijkwaardig. De toegestane maximumsnelheid is 30 km/h. Het kruispunt ligt dichtbij de ingang van een basisschool en een middelbare school. Het gebied waarin het kruispunt ligt, is het eerste gebied naast de zone van betaald parkeren in het centrum van Weesp. In deze omgeving is de parkeerdruk (door uitwijkgedrag) relatief hoog.

*Beoordeling verkeerssituatie*

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	- De Talmastraat is de enige doorsteek vanaf de Singel naar de scholen. De doorsteek geldt voor auto's, fietsers en voetgangers. De doorsteek is te smal voor al het schoolverkeer tegelijk.
Bebording en markering	- Er ontbreken onderborden bij het fietspad (2-richtingen).
Voetgangersoversteek	- Er zijn geen specifieke voetgangersoversteekplaatsen.
Fietsoversteek	- De aansluiting van het fietspad op de Talmastraat komt uit op de smalle doorsteek. Hier ligt niet direct een relatie met een herkomst/bestemming van fietsers. Bovendien is hier een conflict met voetgangers op het trottoir. Een aansluiting op de Singel zou logisch zijn. Het rechtdoor oversteken om zo op het plein van het Casparus College uit te komen zodat je direct naar de fietsenstalling kan fietsen (achterlangs het onderstation van de stroomnetbeheerder) is ook een mogelijke gedachte.

► **Maatregelvoorstel**

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	- Plaatsen van onderbord bij het fietspad (tweerichtingen). - Plaatsen van anti-parkeer paaltjes op de trottoirs aan de Talmastraat. - Nagaan of de aanvangstijden van de scholen aan de Talmastraat kunnen worden aangepast (na elkaar). Zowel de Van der Muelen Vastwijkschool als het Casparus College starten nu om 8.30 uur in de ochtend met hun lestijden.
Lange termijn	- Nagaan van opties om het fietspad aan te sluiten op de Singel en door te trekken over de Talmastraat (achterlangs het onderstation), inclusief een extra toegang tot het Casparus College. - Nagaan van een voetgangersbruggetje over het water als kortsluiting tussen de Singel en het schoolplein. In combinatie met het voorzien in vaste kiss&ride plekken. Doel: uiteen trekken van de voetgangersstromen en zorgen voor minder conflicten met fietsstromen. - Herinrichting van parkeerplaats Talmastraat met een trottoir aan de kopse kant van de haakspaarvakken, zodat kinderen niet over straat hoeven te lopen.



#### 4.13 Knelpunt 12: Kruispunt: Herensingel – Plataanlaan – Papelaan

##### ► Situatie

Knelpunt 12 bevindt zich op het kruispunt Herensingel – Plataanlaan - Papelaan. Op het kruispunt is een uitrit constructie vormgegeven op de Papelaan-noord en Papelaan-zuid met een doorlopend voetpad (zie figuur 4.13.1). Voor fietsers is er op de Herensingel een fietsstrook. Op de Plataanlaan zijn fietssuggestiestroken aanwezig. Het kruispunt vormt een belangrijke verbinding tussen het noorden en zuiden van Weesp, ook vormt het een regionale verbinding naar Amsterdam en de omliggende plaatsen buiten Weesp. Op het kruispunt komen verschillende hoofdfietsroutes samen. Nabij het kruispunt bevindt zich een voetgangersoversteekplaats, direct na een scherpe bocht in de Herensingel.

##### ► Input leerlingen

Op dit knelpunt zijn 13 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 12 weergegeven. Op deze locatie is het te hard rijden, het grootste gevaar volgens de leerlingen. In de opmerkingen van leerlingen wordt aangegeven dat veel auto's niet voor de voetgangersoversteekplaats stoppen.

**Tabel 4.13.1: Knelpunt 12 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongevallocatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
12	Kruispunt: Herensingel – Plataanlaan – Papelaan	13	Nee	Een zeer drukke oversteekplaats waar auto's stelselmatig te hard schijnen te rijden. Ook zijn er opmerkingen gemaakt over het zebrapad dat voorbij een (onoverzichtelijke) bocht ligt

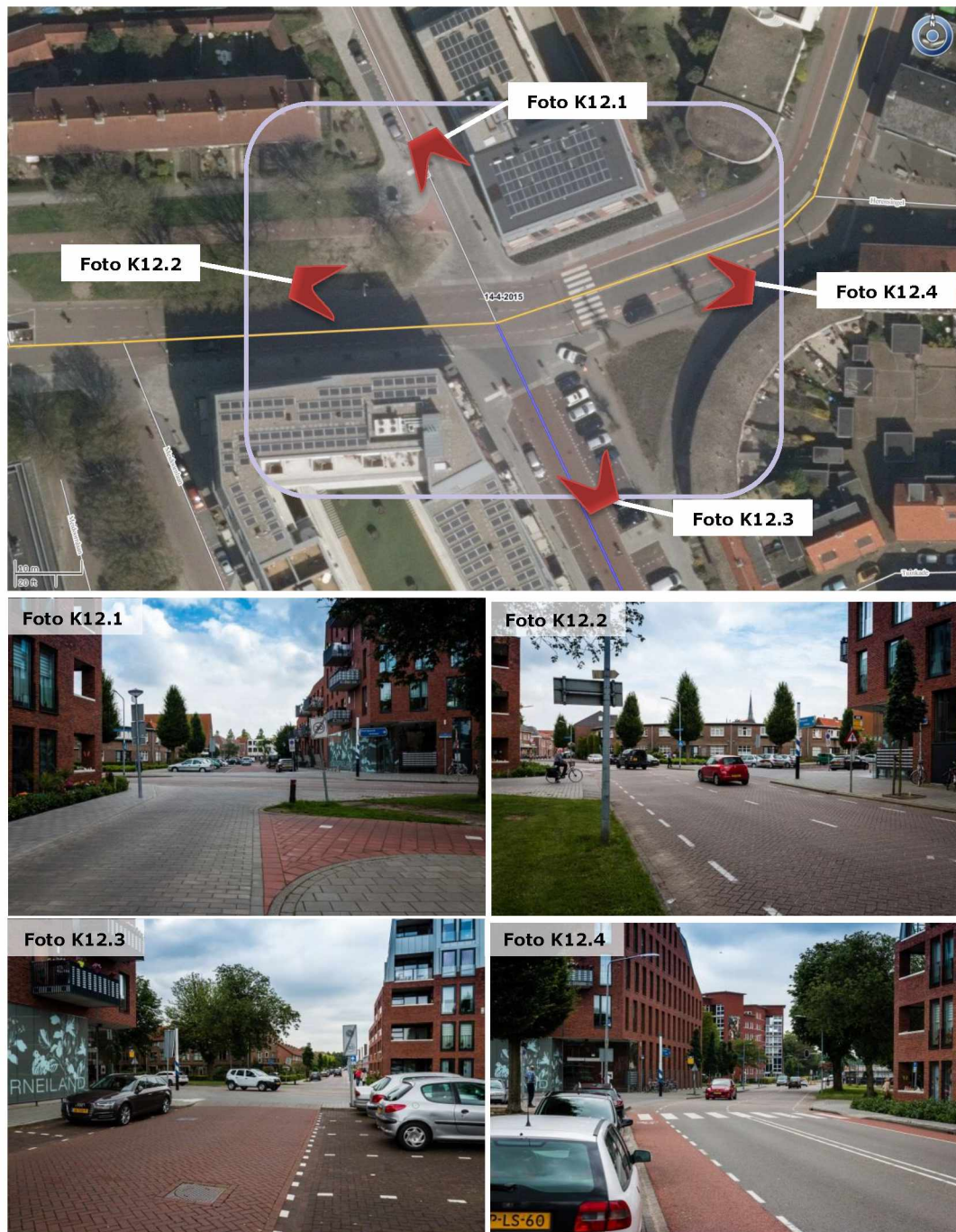
**Tabel 4.13.2: Knelpunt 12 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
12	7	8	6	2	3	0	0	1	0

**Tabel 4.13.3: Knelpunt 12 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 12
Hier is ook een zebrapad maar soms stoppen auto's hier niet voor je
Dit is een groot oversteekpunt. Het is best wel heel erg druk, meestal. En je moet vaak lang wachten bij het oversteken.
Zebrapad ligt na de bocht. Auto's rijden te hard. Veel auto's stoppen niet voor het zebrapad





**Figuur 4.13.1: BOVEN: Bovenaanzicht knelpunt 12 met fotolocaties + ONDER: foto's van knelpunt 12**

► **Bevindingen schouw**

*Verkeerssituatie*

Het kruispunt Herensingel (GOW 50) – Plataanlaan (GOW 50) – Papelaan (ETW 30) is gelegen binnen de bebouwde kom. De spitsuurintensiteiten uit 2005 zijn tussen de 800-1400 motorvoertuigen (bron: GVVP). In 2020 worden spitsuurintensiteiten verwacht tussen de 800-1400 motorvoertuigen (bron: GVVP). Op het kruispunt rijden meerdere buslijnen. Het aantal bussen dat het kruispunt passeert in een spitsuur is ongeveer 16-17.



*Beoordeling verkeerssituatie*

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De uitritconstructie van de Papelaan heeft geen vormgeving volgens de richtlijnen.</li> <li>- De fietssuggestiestroken op de Plataanlaan zijn niet rood uitgevoerd.</li> </ul>
Bebording en markering	- Borden voetgangersoversteek op orde, inclusief vooraanduiding voor de scherpe bocht.
Voetgangersoversteek	- De oversteek met zebra is zonder middengeleider, noch op een plateau om te zorgen voor enige snelheidsremming.
Fietsoversteek	- Het ontbreekt aan een middengeleider voor een oversteek in twee etappes.

► **Maatregelvoorstel**

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	- het instellen van een advies snelheid van 30 km/u op het wegvak tussen de aansluiting Papelaan – voetgangersoversteekplaats – scherpe bocht.
Lange termijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het bepalen van de oversteekbaarheid van de Plataanlaan op basis van de huidige en verwachte verkeersintensiteiten. Bij meer dan 800 motorvoertuigen per uur is de oversteekbaarheid voor fietsers matig. Dit is zonder middengeleider. Een situatie die nu in zekere mate al geldt. Met middengeleider en een oversteek in twee etappes is de oversteek tot 1.600 motorvoertuigen per uur redelijk. Het advies aan fietsers luidt om met de fiets aan de hand de oversteek via de voetgangersoversteekplaats te voltooien. Het advies aan de gemeente luidt te onderzoeken of een geregelde oversteek met verkeerslichten noodzakelijk is.</li> <li>- Bij de herinrichting van de Plataanlaan nagaan of dat een middengeleider valt in te passen. Dit voor een oversteek in twee etappes.</li> </ul>



#### 4.14 Knelpunt 13: Kruispunt Herensingel – Stationsweg

##### ► Situatie

Knelpunt 13 bevindt zich op het kruispunt Herensingel – Stationsweg. Het kruispunt is een voorrangskruispunt in een bocht met een kort linksaf voorsorteervak (zie figuur 4.13.1). Aan de westelijke arm is een voetgangersoversteekplaats gelegen. De zuidelijke arm sluit aan met een uitritconstructie. Vanwege de ligging in een buitenbocht zijn geen uitritblokken toegepast. Het aanliggende fietspad aan de noordzijde is verhoogd aanliggend, zodat fietsers bij het oversteken een schuine trottoirband moeten oprijden. Het fietspad aan de noordzijde is vanaf het kruispunt tweerichtings verkeer richting de spoortunnel en Stationsplein. Op het kruispunt komen verschillende hoofdfietsroutes en belangrijke ontsluitingswegen samen (o.a. route Herengracht – Stationsweg). Het kruispunt vormt een belangrijke route voor verkeer van de noordelijke wijk van Weesp naar de rest van Weesp.

##### ► Input leerlingen

Op dit knelpunt zijn 12 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 13 weergegeven. Op deze locatie 'Kruispunt Herensingel – Stationsweg' is het volgens de leerlingen een situatie die vragen oproept omtrent de voorrangssituatie. Het gaat dan om het kruisingsvlak boven op de uitrit van de Stationsstraat in aansluiting op de Herensingel.

**Tabel 4.14.1: Knelpunt 13 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongevallocatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
13	Kruispunt: Herensingel – Stationsweg	12	Nee	Hier speelt vooral een onduidelijke voorrangssituatie. Ook is het niet geheel duidelijk of er sprake is van een uitritconstructie bij de bocht

**Tabel 4.14.2: Knelpunt 13 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
13	3	2	1	8	7	2	3	0	0

**Tabel 4.14.3: Knelpunt 13 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

##### Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 13

Op de route van huis naar school is het voor verkeer op de Stationsweg vaak niet duidelijk wie er voorrang heeft. Het kruispunt en de borden geven geen duidelijkheid wie van rechtdoor komt of wie van links of rechts.

Auto's vanuit de stationsweg die herensingel op willen rijden, geven vaak geen voorrang aan fietsers van rechts (vanuit fietstunnel). Ook fietsers van fietspad van Herensingel (komend van station) hebben moeite te bepalen wie voorrang heeft op dit kruispunt.

Meeste auto's (rijdend op Stationsweg vanuit Toeters en Bellen) geven geen voorrang aan de fietsers die van rechts komen (fietsend van Leeuwendeld richting centrum)





**Figuur 4.14.1:** **BOVEN:** Bovenaanzicht knelpunt 13 met fotolocaties + **ONDER:** foto's van knelpunt 13

► **Bevindingen schouw**

*Verkeerssituatie*

Het kruispunt Herensingel (GOW 50) – Stationsweg (ETW 30) is gelegen binnen de bebouwde kom en is een voorrangskruispunt. Feitelijk gaat het om een samengesteld kruispunt, aangezien de Stationsweg zich direct na de aansluiting met de Herensingel splitst in een noordelijke parallelweg van de Herensingel (tweerichtings verkeer) en een zuidelijke



arm parallel aan De Vecht (eenrichtings verkeer met uitzondering van (brom)fietsers). De toegestane maximumsnelheid is 30 km/h. De spitsuurintensiteiten uit 2005 zijn tussen de 800-1400 motorvoertuigen (bron: GVVP) op het kruispunt. In 2020 zijn de spitsuurintensiteiten naar verwachting op het kruispunt tussen de 800-1400 motorvoertuigen (bron: GVVP).

#### Beoordeling verkeerssituatie

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De uitritconstructie van de Stationsweg heeft geen vormgeving volgens de richtlijnen.</li> <li>- Het kruispuntplateau op de Stationsweg leidt tot conflicten tussen fietsers vanaf Leeuwendeld en het autoverkeer. Door een slinger in de Stationsweg om een groenperk heen, is het zicht op fietsers vanaf Leeuwendeld ook minder dan gewenst. Door dit groenperk is het opvang fietspad ook minder goed zichtbaar en steken fietsers in het midden van het kruispunt de Herensingel over, in plaats van via de fietsoversteek.</li> </ul>
Bebording en markering	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Borden voetgangersoversteek op orde, inclusief fluorescerend bord L02 vanwege de locatie van de oversteek in de bocht.</li> <li>- Borden voorrangskruispunt zijn toegepast in plaats van borden voorrangsweg.</li> </ul>
Voetgangersoversteek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen opmerkingen.</li> </ul>
Fietsoversteek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het noordelijk gelegen aanliggende fietspad heeft een voorsorteerstrook voor links afslaande fietsers. De markering is daar niet op juiste wijze op afgestemd.</li> </ul>

#### ► Maatregelvoorstel

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanpassen van de markering op het fietspad (linksaf pijl, doorgetrokken streep en verdrijvingsvlak dat begin van de voorsorteerstrook markeert).</li> </ul>
Lange termijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Herinrichten van het kruispuntplateau Stationsweg. De doorgaande fietsroute van de Stationsweg á niveau houden en de route 'recht trekken' door het groenperk te verkleinen. De aansluiting richting Herensingel als een uitritconstructie vormgeven. Daarmee moet verkeer komende vanaf de Herensingel al het verkeer op de Stationsweg voorrang verlenen en zal verkeer uit de richting van het centrum dat naar de Herensingel wil afslaan, beter voorrang verlenen aan tegemoetkomend fietsverkeer.</li> <li>- Een 50 km/h gebiedsontsluitingweg is in het kader van duurzaam veilig een voorrangsweg. Advies: in de gehele gemeente de borden voorrangskruispunt vervangen door borden voorrangsweg in de situatie van een 50 km/u weg.</li> </ul>



#### 4.15 Knelpunt 14: Kruispunt C.J. van Houtenlaan – Pr. Irenelaan

##### ► Situatie

Knelpunt 14 bevindt zich op het kruispunt C.J. van Houtenlaan – Pr. Irenelaan. Het kruispunt is voorzien van een voetgangersoversteekplaats op de noordelijke arm, direct na de bocht (zie figuur 4.15.1). Ook op de oostelijke arm bevindt zich een voetgangersoversteekplaats. Op het kruispunt komen verschillende hoofdfietsroutes en belangrijke ontsluitingswegen samen. Zowel aan de Pr. Irenelaan als aan de C.J. van Houtenlaan zijn fietsstroken in rood asfalt aangebracht. De route C.J. van Houtenlaan – Pr. Irenelaan is voorzien van een middenberm en dus zijn de rijrichtingen fysiek gescheiden. Daarmee is dit kruispunt ook een keermogelijkheid voor aanwonenden en autoverkeer dat uit een enkele zijstraat deze route oprijden en feitelijk de andere kant wensen op te rijden.

##### ► Input leerlingen

Op dit knelpunt zijn 10 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 14 weergegeven. Op deze locatie 'Kruispunt C.J. van Houtenlaan – Pr. Irenelaan' is het volgens de leerlingen een situatie waar fietsers over het hoofd worden gezien en waar aan fietsers geen voorrang wordt verleend. Het gaat dan om fietsers op de C.J. van Houtenlaan (zuid) richting Pr. Irenelaan (noord).

**Tabel 4.15.1: Knelpunt 14 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongevallocatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
14	Kruispunt: C.J. Van Houtenlaan – Pr. Irenelaan	10	Nee	Op dit kruispunt blijken auto's te hard te rijden en zien automobilisten regelmatig fietsers over het hoofd

**Tabel 4.15.2: Knelpunt 14 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
14	7	4	0	1	3	0	0	0	0

**Tabel 4.15.3: Knelpunt 14 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

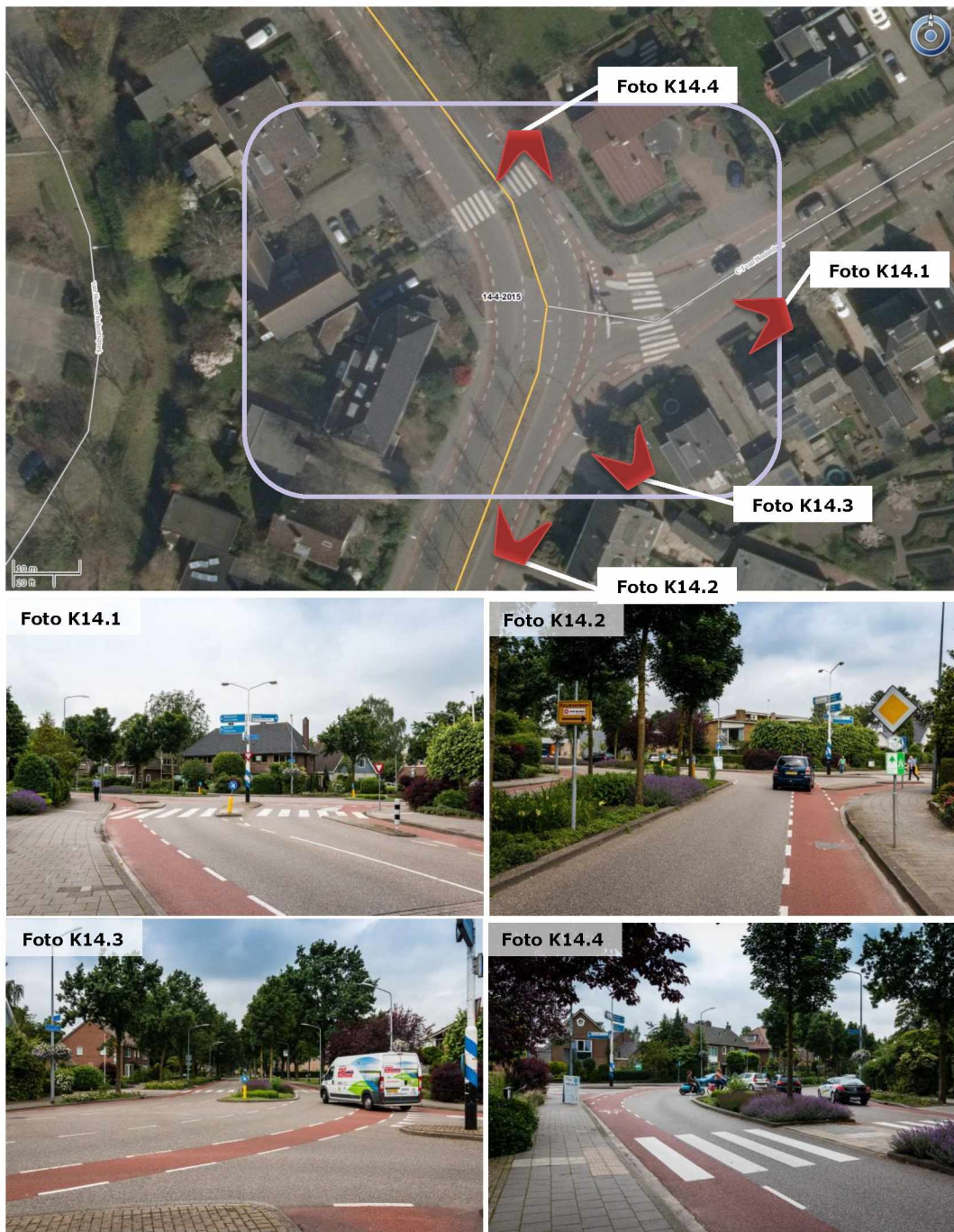
##### Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 14

Op de kruising Van Houtenlaan naar prinses Irenelaan; hier vervolgen wij de weg vanuit het Aetsveld richting de Rabobank. Dit is een zeer druk punt en worden fietsers vaak over het hoofd gezien. Ook keren er hier regelmatig auto's. Deze komen uit de richting van het Aetsveld en keren dan op de Van Houtenlaan om weer terug te gaan richting het stoplicht richting Bussum/ A'dam. Hierdoor wijken ze dusdanig uit dat je als fietser aan de kant wordt 'geduwd'.

Wij fietsen altijd rechtdoor langs de Pr. Irenelaan naar de achteringang van de school. Het is hier altijd erg druk en auto's en brommers rijden hard.

Hier kunnen sommige auto's je niet zien en dan ga jij rechtdoor en dan moeten de auto's die rechts gaan voor je wachten maar sommige auto's kunnen je niet zien.





**Figuur 4.15.1: BOVEN: Bovenaanzicht knelpunt 14 met fotolocaties + ONDER: foto's van knelpunt 14**

► **Bevindingen schouw**

*Verkeerssituatie*

Het kruispunt C.J. van Houtlaan (GOW 50) – Pr. Irenelaan (GOW 50) – C.J. van Houtenlaan (GOW 50) ligt binnen de bebouwde kom en is een voorrangskruispunt. De toegestane maximumsnelheid is 50 km/h. De spitsuurintensiteiten uit 2005 zijn tussen de 1000-1600 motorvoertuigen (bron: GVVP) op het kruispunt. In 2020 zijn de spitsuurintensiteiten naar verwachting op het kruispunt tussen de 1200-1800 motorvoertuigen (bron: GVVP). Op het



kruispunt rijden meerdere buslijnen. Het aantal bussen dat het kruispunt passeert in een spitsuur is ongeveer 12-13.

*Beoordeling verkeerssituatie*

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	- De weginrichting voldoet aan de richtlijnen. Een rotonde was beter geweest, maar valt niet in de beschikbare ruimte in te passen. Omdat ook vrachtverkeer goed de bocht moet kunnen nemen, is aan de noordzijde een tussengeleider overrijdbaar uitgevoerd. Mogelijk dat hierdoor personenwagens zich gaan opstellen bovenop die tussengeleider naast verkeer dat links af wil slaan. In deze situatie is het zicht op fietsers slecht en worden bovendien fietsers komende uit de richting centrum ook geblokkeerd. Dit minder sociale weggedrag wordt waarschijnlijk veroorzaakt, doordat de wachttijd te lang is, vanwege de hoge verkeersdruk op dit kruispunt.
Bebording en markering	- Borden voetgangersoversteek op orde, maar ligging na scherpe bocht vraagt om extra accentuering.
Voetgangersoversteek	- De groenstrook in de middenberm vermindert het uitzicht.
Fietsoversteek	- Geen opmerkingen.

► **Maatregelvoorstel**

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	- Aanbrengen fluorescerend bord L02 voor voetgangersoversteek (noord), vanwege ligging na een bocht. - Zorgen voor een goed uitzicht op de voetgangers op de oversteek in de middenberm, door het laag houden van de begroeiing in de middenberm. - Aanbrengen paaltje op fysieke tussengeleider bij C.J. van Houtenlaan voor aansluiting met Pr. Irenelaan. Nog meer bol straten van overrijdbare tussengeleider. Bord (eventueel met knipperlicht) plaatsen: Let op fietsers!
Lange termijn	- Het bepalen van de oversteekbaarheid van de C.J. van Houtenlaan op basis van de huidige en verwachte verkeersintensiteiten. Met een middengeleider en een oversteek in twee etappes is de oversteek tot 1.600 motorvoertuigen per uur redelijk. Het advies aan de gemeente luidt te onderzoeken of een geregelde oversteek met verkeerslichten noodzakelijk is.



#### 4.16 Knelpunt 15: Wegvak: G.J. Wiefferingdreef t.h.v. Spar

##### ► Situatie

Knelpunt 15 bevindt zich op G.J. Wiefferingdreef ter hoogte van de Spar. Het kruispunt met de Leeuwerikstraat is een voorrangskruispunt met aan beide zijden een oversteek voor voetgangers direct na/in een bochtsituatie. De G.J. Wiefferingdreef is voorzien van fietsstroken (zie figuur 4.16.1). Tussen de aansluiting Leeuwerikstraat en de toegang tot het parkeerterrein bij de Spar, bevindt zich een kunstwerk op het middeneiland.

##### ► Input leerlingen

Op dit knelpunt zijn 8 punten geprikt door leerlingen van de scholen. Hieronder zijn in verschillende tabellen de resultaten van het puntenprikken bij knelpunt 15 weergegeven. Op deze locatie 'Wegvak G.J. Wiefferingdreef' is het volgens de leerlingen een situatie waar voetgangers over het hoofd worden gezien als ze willen oversteken bij de zebra.

**Tabel 4.16.1: Knelpunt 15 op school-woonroutes**

Ranking	Locatie	Aantal geprikte punten	Op of nabij ongevallocatie	Omschrijving (in hoofdlijnen)
15	Wegvak: G.J. Wiefferingdreef t.h.v. Spar	8	Nee	Hier speelt met name het probleem dat automobilisten niet stoppen voor het zebra, dat in een bocht gelegen is

**Tabel 4.16.2: Knelpunt 15 op school-woonroutes met aangegeven probleemcategorieën**

Knelpunt 'Ranking'	Het is hier altijd erg druk	Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Waar kan ik hier het beste wachten	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Voorsorteren	Wat betekent het verkeersbord
15	5	6	1	0	0	0	0	0	0

**Tabel 4.16.3: Knelpunt 15 op school-woonroutes met opmerkingen van leerlingen**

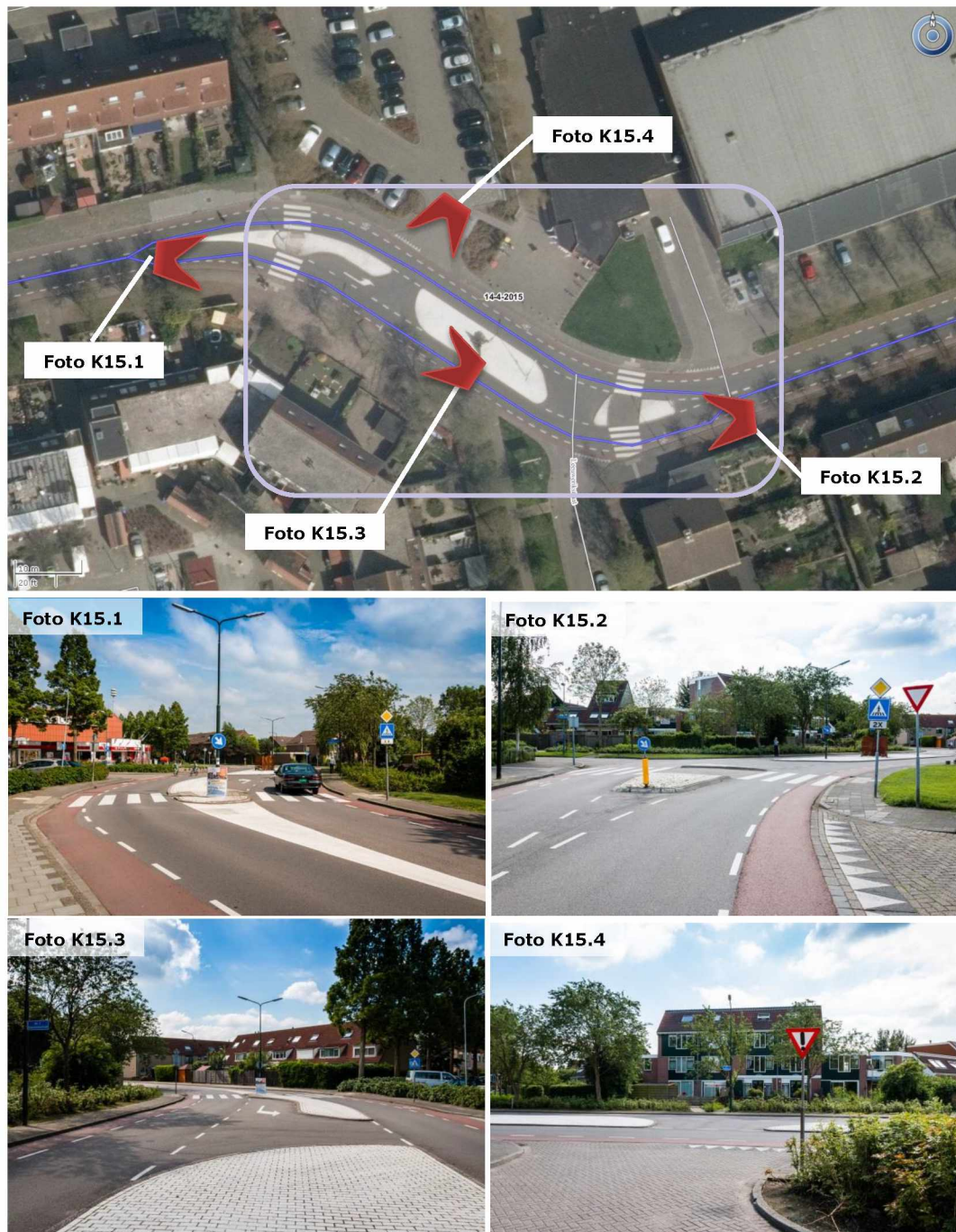
##### Opmerkingen van leerlingen bij knelpunt 15

zebra waar auto's veel te hard rijden en niet stoppen voor de zebra

Op de Wiefferingdreef wordt vaak te hard gereden. Ook stoppen er heel veel auto's niet voor de zebra's waardoor oversteken gevaarlijk is.

Auto's stoppen niet bij zebra, beste is verkeersregelaars in te zetten





**Figuur 4.16.1:** **BOVEN:** Bovenaanzicht knelpunt 15 met fotolocaties + **ONDER:** foto's van knelpunt 15

► **Bevindingen schouw**

*Verkeerssituatie*

Het wegvak G.J. Wiefferingdreef (GOW 50) is gelegen binnen de bebouwde kom. De toegestane maximumsnelheid is 50 km/h. De spitsuurintensiteiten uit 2005 zijn circa 200 motorvoertuigen (bron: GVVP) op het kruispunt. In 2020 zijn de spitsuurintensiteiten vergelijkbaar (bron: GVVP). Op het wegvak rijden geen buslijnen.



*Beoordeling verkeerssituatie*

De beoordeling van de verkeerssituatie staat in onderstaande tabel.

Weginrichting	- De weginrichting voldoet aan de richtlijnen.
Bebording en markering	- Diverse borden zijn gedraaid en/of voorzien van stickers. - De bebording van de voetgangersoversteek is in principe op orde, maar de ligging na scherpe bocht vraagt om extra accentuering.
Voetgangersoversteek	- Het kunstwerk in de middenberm vermindert het uitzicht.
Fietsoversteek	- Geen opmerkingen.

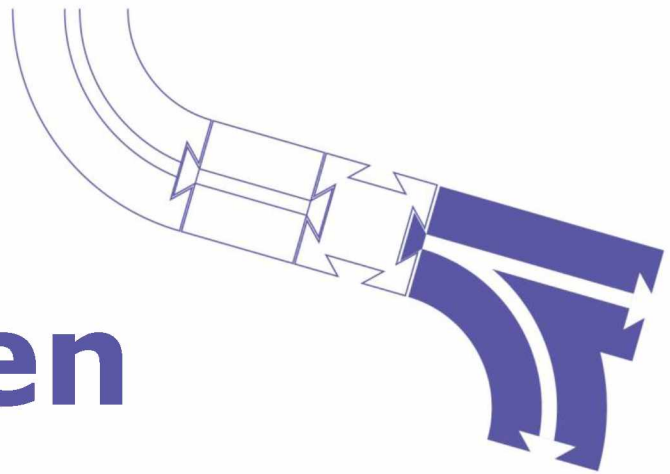
**► Maatregelvoorstel**

Het maatregelvoorstel staat in onderstaande tabel.

Quick Wins	- In combinatie met knelpunt 3: het voorzien in een kombord aan de G.J. Wiefferingdreef, ten zuiden van het kruispunt met de Gooilandseweg. - Aanbrengen fluorescerend bord L02 voor voetgangersoversteek (noord), vanwege ligging na een bocht (borden aan beide zijden).
Lange termijn	- Het realiseren van een snelheidsremmende maatregel ter hoogte van het kunstwerk, bijvoorbeeld een 30 km/h drempel, als onderdeel van het inrichten van een schoolzone c.q. 30 km/h zone op het wegvak van de G.J. Wiefferingdreef tussen beide voetgangersoversteekplaatsen. Inclusief 30 markering op de rijbaan ter hoogte van de zonegrens, het opheffen van de voorrangsregeling bij de aansluiting Leeuwerikstraat en het realiseren van een uitrit bij de parkeerplaats.



# Bijlagen



## **Bijlage 1      Tabellen ongevalanalyse**



**Tabel B1.1: Ongevallen periode 2010-2015 in de gemeente Weesp (Bron: Bestand geregistreerde ongevallen in Nederland)**

jaar	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2010	111	5	3	0	3	2	106
2011	89	1	0	0	0	1	88
2012	74	4	2	1	1	2	70
2013	73	3	0	0	0	3	70
2014	47	8	3	1	2	5	39
2015	57	12	8	1	7	4	45
<b>Totaal</b>	<b>451</b>	<b>33</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>418</b>

*Analyse:* Een duidelijke toename van het aantal slachtoffers in 2014 en 2015, echter dit komt mogelijk voornamelijk door nieuwe initiatieven op het gebied ongevallenregistratie.

**Tabel B1.2: Alle ongeval-locaties in de periode 2010-2015 (Bron: Bestand geregistreerde ongevallen in Nederland)**

straat	niveau koppeling aan BN	wegbeheidersoort	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
aart van der leeuwstraat, e.du perronstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
achtergracht	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	5	0	0	0	0	0	5
achtergracht	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
achtergracht, breedstraat, groeneweg	Gekoppeld op kruispuntniveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
achterherengracht	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
achteromstraat, binnenvaar, oudegracht, slijkstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	1	0	0	0	1	0
aetsveldselaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	1	1	0	1	0	1
aetsveldselaan	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
ambachtstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
amstellandlaan	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	12	0	0	0	0	0	12
amstellandlaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	7	0	0	0	0	0	7
amstellandlaan, aquamarin, hogeweselaan	Gekoppeld op kruispuntniveau	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
amstellandlaan, casparuslaan, plataanlaan	Gekoppeld op kruispuntniveau	gemeente	3	1	1	0	1	0	2
amstellandlaan, flevolaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
aquamarin	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
basisweg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
begijnepolderweg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
binnenvaar	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
bloemendalerweg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	1	0	0	0	1	1
bloemendalerweg	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
blokland	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1

straat	niveau koppeling aan BN	wegbeheidersoort	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
boternesserstraat, lageweyselaan	Gekoppeld op kruispuntniveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
breedstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
breedstraat, het grote plein, nieuwstad	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	1	0	0	0	1	0
buitenveer	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
buitenveer	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
buitenveer, casparuslaan, prinses irenelaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	1	0	0	0	1	0
c.j.van houtenlaan	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	13	0	0	0	0	0	13
c.j.van houtenlaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	5	1	0	0	0	1	4
c.j.van houtenlaan, gooilandseweg	Exact gekoppeld aan BN	provincie	1	0	0	0	0	0	1
casparushof	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
casparuslaan	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	6	0	0	0	0	0	6
casparuslaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
dammerweg	Exact gekoppeld aan BN	provincie	3	1	1	0	1	0	2
dammerweg	Gekoppeld op straat niveau	provincie	3	0	0	0	0	0	3
dammerweg, gooilandseweg	Exact gekoppeld aan BN	provincie	1	0	0	0	0	0	1
dammerweg, hinderdam	Gekoppeld op kruispuntniveau	provincie	1	0	0	0	0	0	1
de hofstee	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
de vennen	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
dr.a.kuyperlaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
e.du perronstraat	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
eemmeerlaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
flevolaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	7	0	0	0	0	0	7
flevolaan	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
g.j.wiefferingdreef	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
g.j.wiefferingdreef	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	1	0	0	0	1	0
g.j.wiefferingdreef, mr.c.kooimancentrum	Gekoppeld op kruispuntniveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
gasthuisland	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
gemeenschapspolderweg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
gemeenschapspolderweg	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
gemeenschapspolderweg, m.nijhoffstraat, papelaan	Gekoppeld op kruispuntniveau	gemeente	1	1	1	0	1	0	0
gemeenschapspolderweg, pampuslaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
gooilandseweg	Gekoppeld op straat niveau	provincie	47	1	1	0	1	0	46
gooilandseweg	Exact gekoppeld aan BN	provincie	26	3	3	1	2	0	23
gooilandseweg, kanaaldijk	Gekoppeld op kruispuntniveau	gemeente	3	2	0	0	0	2	1

straat	niveau koppeling aan BN	wegbeheerdersoort	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
goilandseweg, lage klompweg	Gekoppeld op kruispuntniveau	provincie	1	1	0	0	0	1	0
goilandseweg, verlengde rijnkade	Gekoppeld op kruispuntniveau	gemeente	1	1	1	0	1	0	0
gouwzeestraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
gouwzeestraat	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
groeneweg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
groeneweg	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
h.marsmanstraat	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
hanensteeg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
heemraadweg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
herengracht	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	5	0	0	0	0	0	5
herengracht	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
herensingel	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
herensingel	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
herensingel, jan tooropstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
het grote plein	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
hogeweyselaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	4	1	1	0	1	0	3
hogeweyselaan	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	4	0	0	0	0	0	4
hoogstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
hoogstraat	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
horn	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
ingelandenstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
j.a.fijnvandraatlaan	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
jan tooropstraat	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	4	0	0	0	0	0	4
jan tooropstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
jan tooropstraat, m.nijhoffstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
julianastraat	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
kanaaldijk	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	6	0	0	0	0	0	6
kanaaldijk	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
kastanjelaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
kerklaan	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
kerkstraat	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
keulsevaartstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
keverdijk	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	4	0	0	0	0	0	4
korte muiderweg	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	8	0	0	0	0	0	8
korte muiderweg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	5	1	1	1	0	0	4

straat	niveau koppeling aan BN	wegbeheidersoort	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
korte muiderweg, stationsweg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
korte stammerdijk	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
kostverlorenstraat	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	8	0	0	0	0	0	8
lage klompweg	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
lage klompweg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
lageweyselaan	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	4	0	0	0	0	0	4
lageweyselaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
lange muiderweg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
lange muiderweg	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
leeuwendeldseweg	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	5	0	0	0	0	0	5
leeuwendeldseweg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
leeuwendeldseweg, lijsbet eelantsplein	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	1	1	0	1	0	1
m.nijhoffstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
m.nijhoffstraat	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
m.nijhoffstraat, rembrandt van rijnsstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
m.nijhoffstraat, simon vestdijkstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
meidoorneiland	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
meidoornlaan	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	4	0	0	0	0	0	4
middenstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
mouterspad	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
nieuwstad	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	7	0	0	0	0	0	7
nieuwstad	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	1	0	0	0	1	1
nieuwstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	5	0	0	0	0	0	5
nieuwstraat	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
nijverheidslaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
ossenmarkt	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	4	1	0	0	0	1	3
ossenmarkt	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
oudegracht	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
pampuslaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
papelaan	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
papelaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
papelaan, waarschapsstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
plataanlaan	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
prinses amaliahof	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
prinses irenelaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	11	2	2	1	1	0	9

straat	niveau koppeling aan BN	wegbeheerdersoort	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
prinses irenelaan	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	4	0	0	0	0	0	4
prinses irenelaan, talmastraat	Gekoppeld op kruispuntniveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
rembrandt van rijnsstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
rijnkade	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	6	1	0	0	0	1	5
's-gravelandseweg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	5	1	1	0	1	0	4
's-gravelandseweg	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
singel	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
sint anthoniestraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
slijkstraat	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
slijkstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
spoorpad	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
stationsplein	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	5	0	0	0	0	0	5
stationsweg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
stationsweg	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
talmastraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
talmastraat	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
tussen de grachten	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
utrechtseweg	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
utrechtseweg	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	2	1	0	0	0	1	1
verlengd buitenveer	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	1	1	0	1	0	0
verlengde rijnkade	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2
verlengde rijnkade	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
vincent van goghstraat	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
waarschapsstraat	Gekoppeld op straat niveau	gemeente	3	0	0	0	0	0	3
zuiderzeelaan	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	1	0	0	0	0	0	1
zwaantjesbrug	Exact gekoppeld aan BN	gemeente	2	0	0	0	0	0	2

*Analyse:* De (provinciale) Gooilandseweg springt eruit, voor de gemeentelijke wegen zijn met name op de C.J. van houtenlaan, Amstellandlaan en Prinses Irenelaan veel ongelukken waargenomen.

**Tabel B1.3: Aantal ongelukken per vervoerswijze in periode 2011 – 2015 (Bron: Bestand geregistreerde ongevallen in Nederland)**

omschrijving	totaal bestuurders	totaal slachtoffers	totaal ernstige slachtoffers
Bromfiets +	28	5	2
Fiets	4	3	1
Voetganger	1	1	1

*Analyse:* Het aantal bestuurders van een bromfiets dat betrokkenen is bij een ongeval springt eruit.

**Tabel B1.4: Aantal ongelukken verdeeld op leeftijd in periode 2011 – 2015 (Bron: Bestand geregistreerde ongevallen in Nederland)**

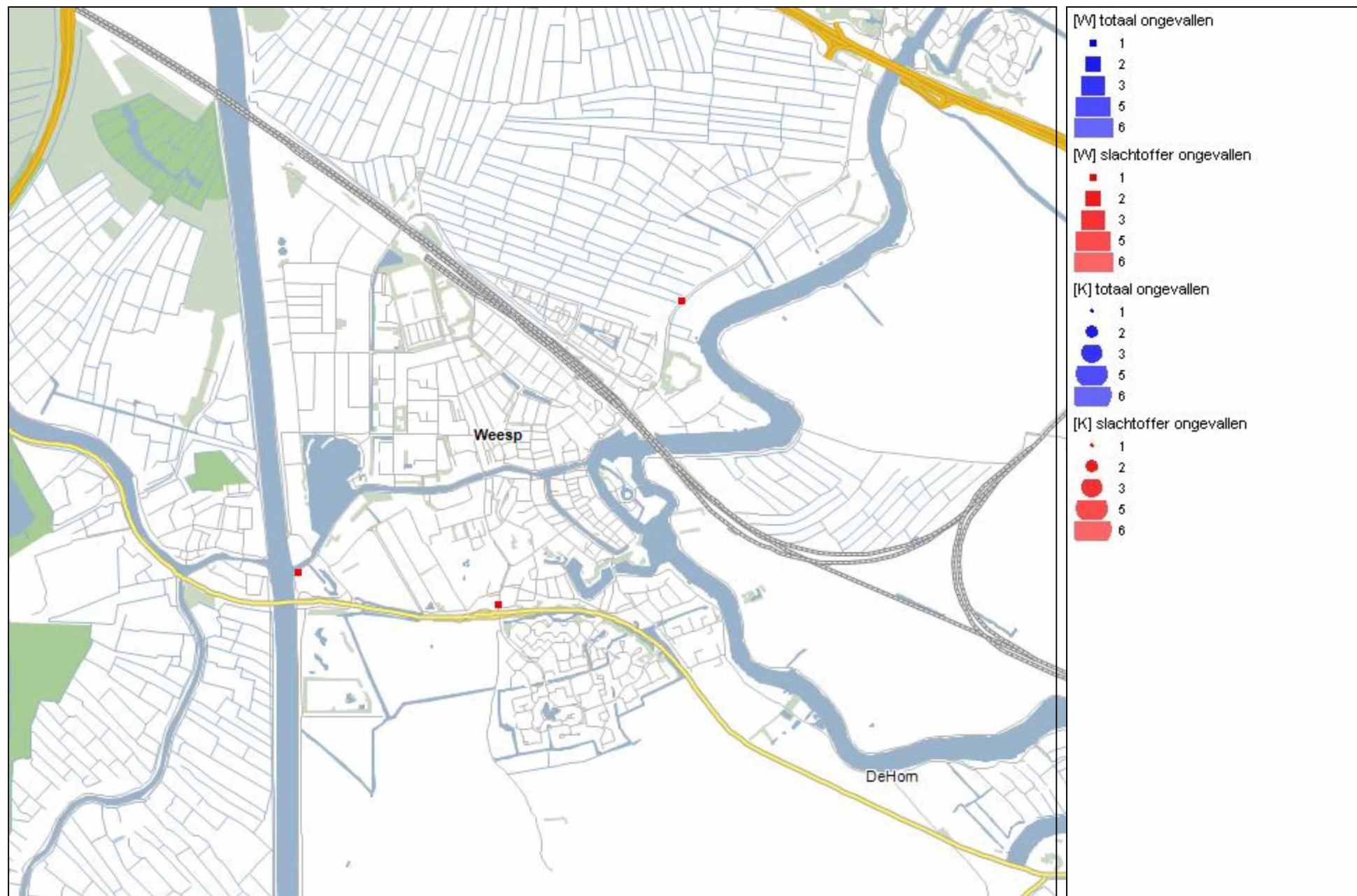
omschrijving	totaal bestuurders	totaal slachtoffers	totaal ernstige slachtoffers
0 t/m 11 jaar	0	0	0
12 t/m 15 jaar	0	0	0
16 t/m 17 jaar	7	1	0
18 t/m 24 jaar	27	4	2
25 t/m 39 jaar	37	4	3
40 t/m 49 jaar	33	5	4
50 t/m 59 jaar	22	4	1
60 t/m 69 jaar	16	2	2
70 en ouder	19	6	2
Niet gevraagd	0	0	0
Niet van toepassing	0	0	0
Onbekend	48	3	0

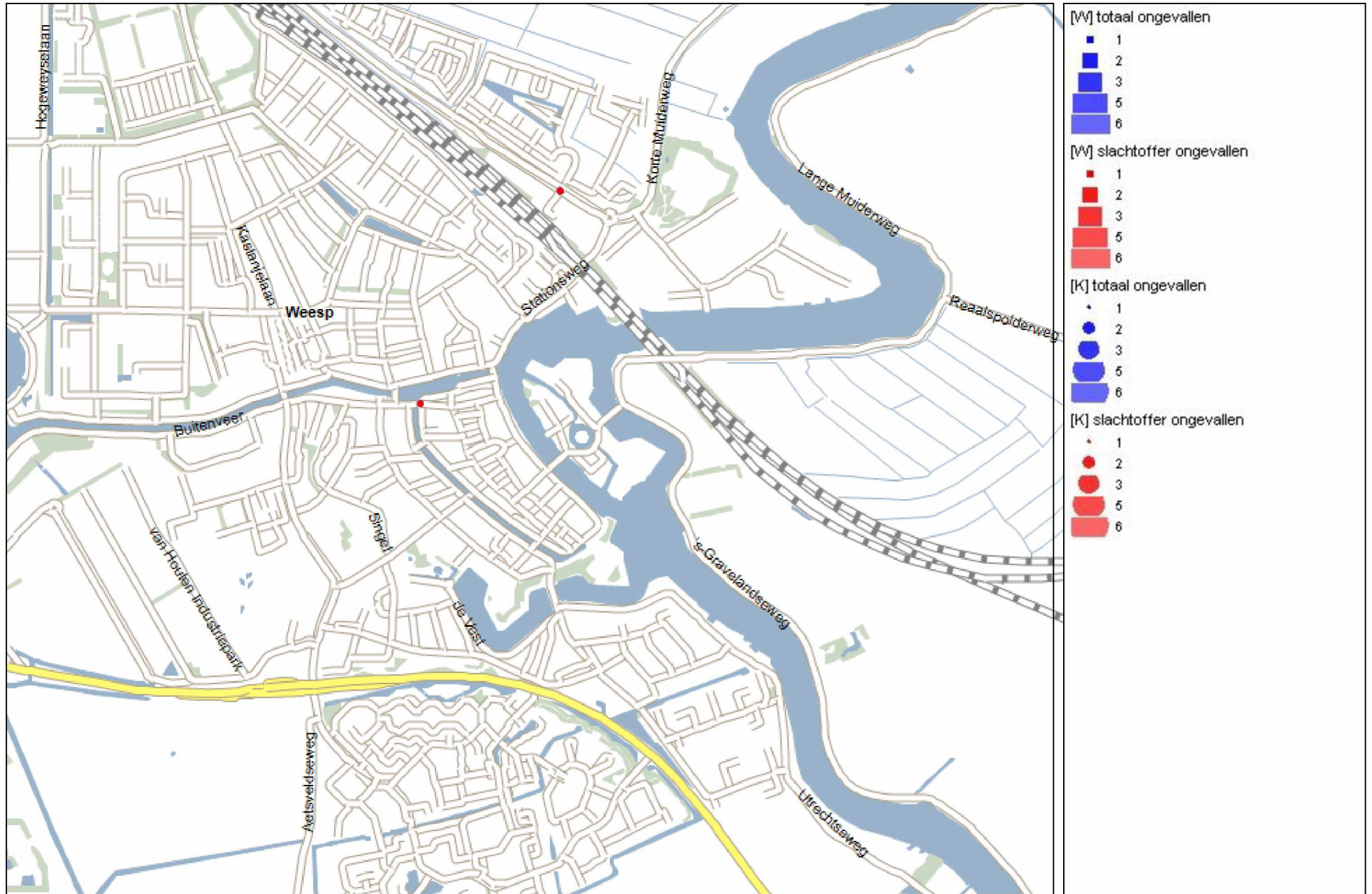
*Analyse:* Er zijn opvallend weinig geregistreerde bestuurders betrokken bij een ongeval en slachtoffers onder de 18 jaar.

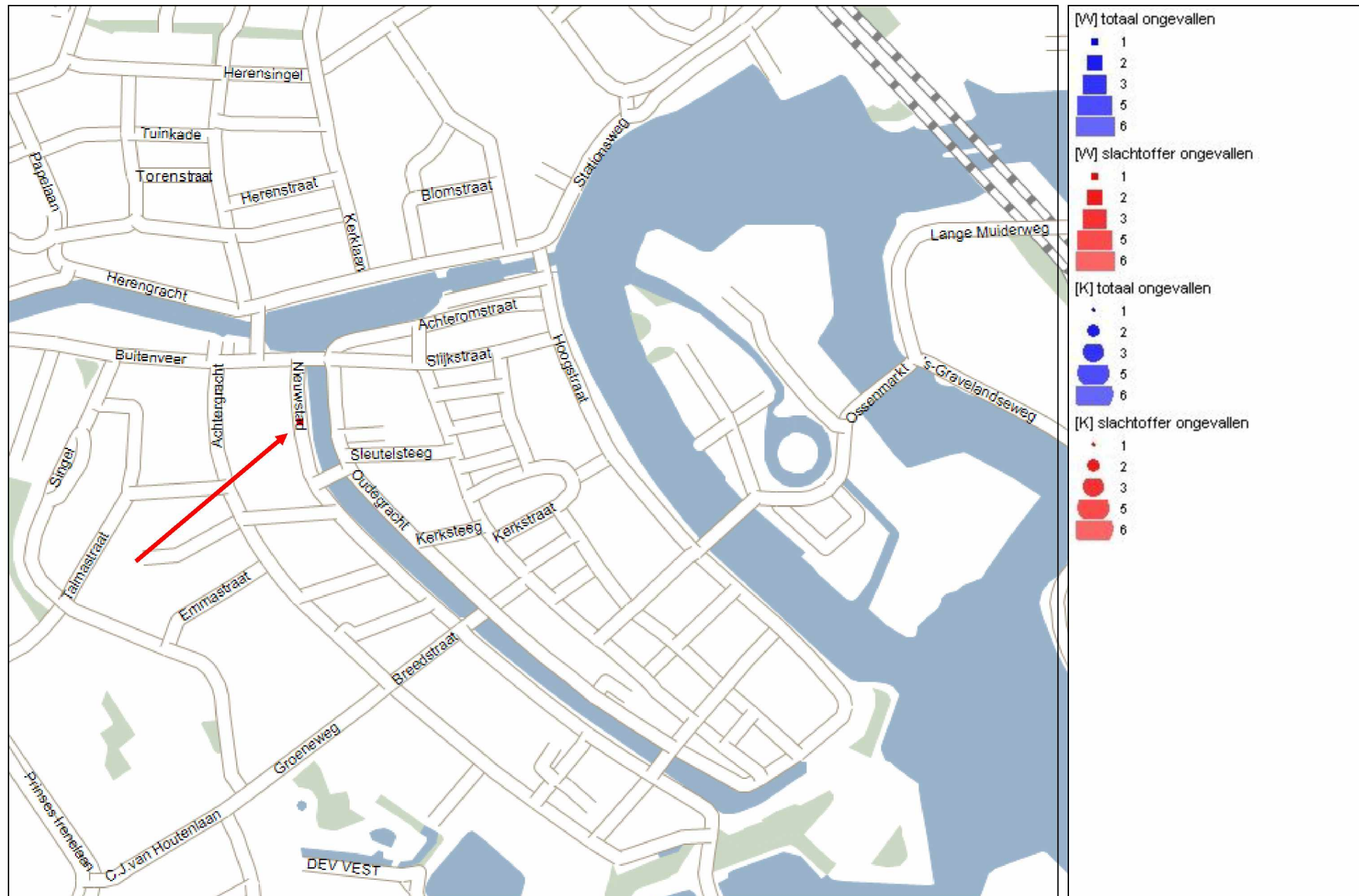
## Bijlage 2 Kaarten ongevallenlocaties

- Ongevallen totaal;
- Ongevallen 0-17 jaar;
- Ongevallen voetganger;
- Ongevallen fiets;
- Ongevallen brom- en snorfiets.

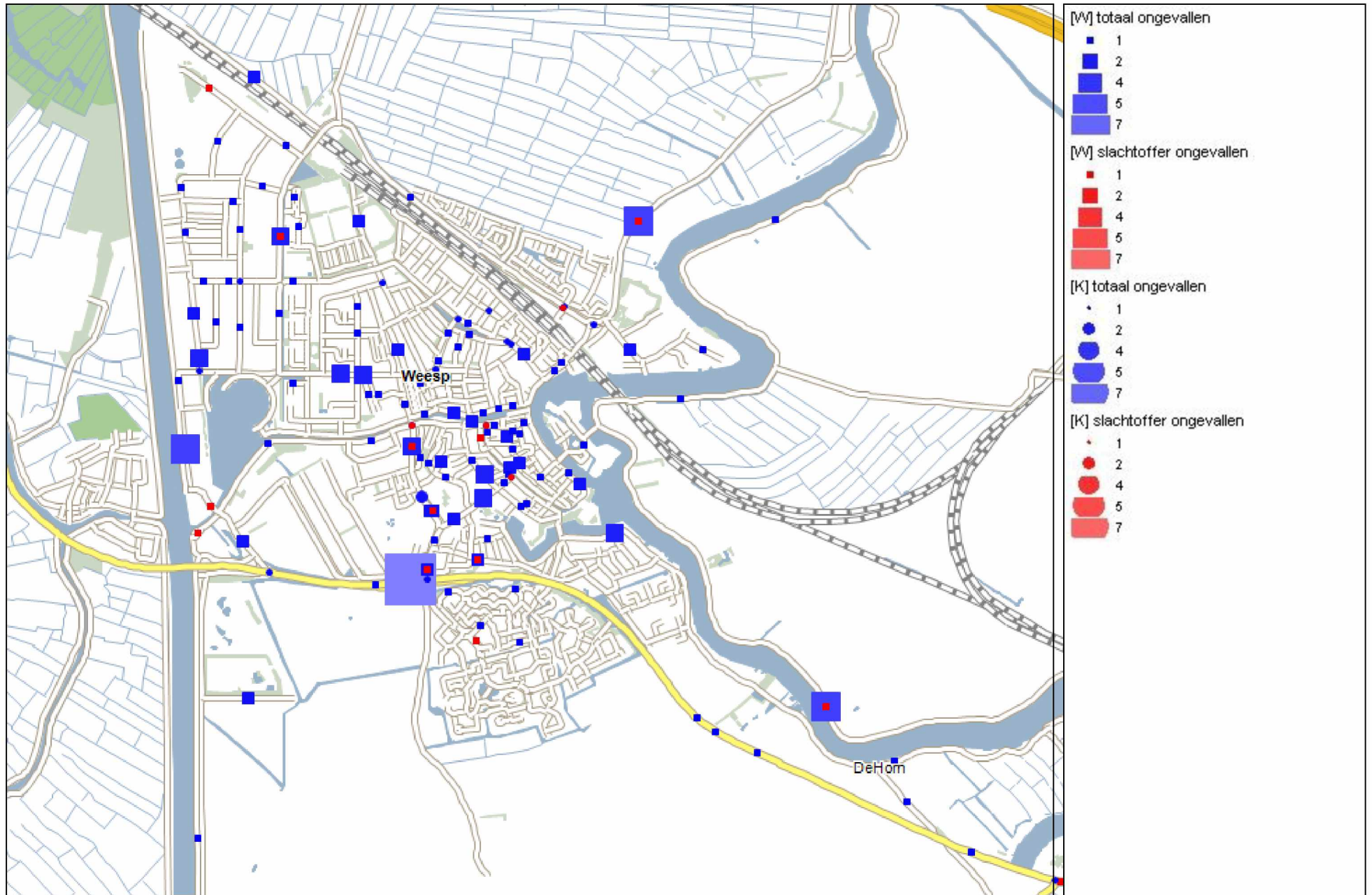


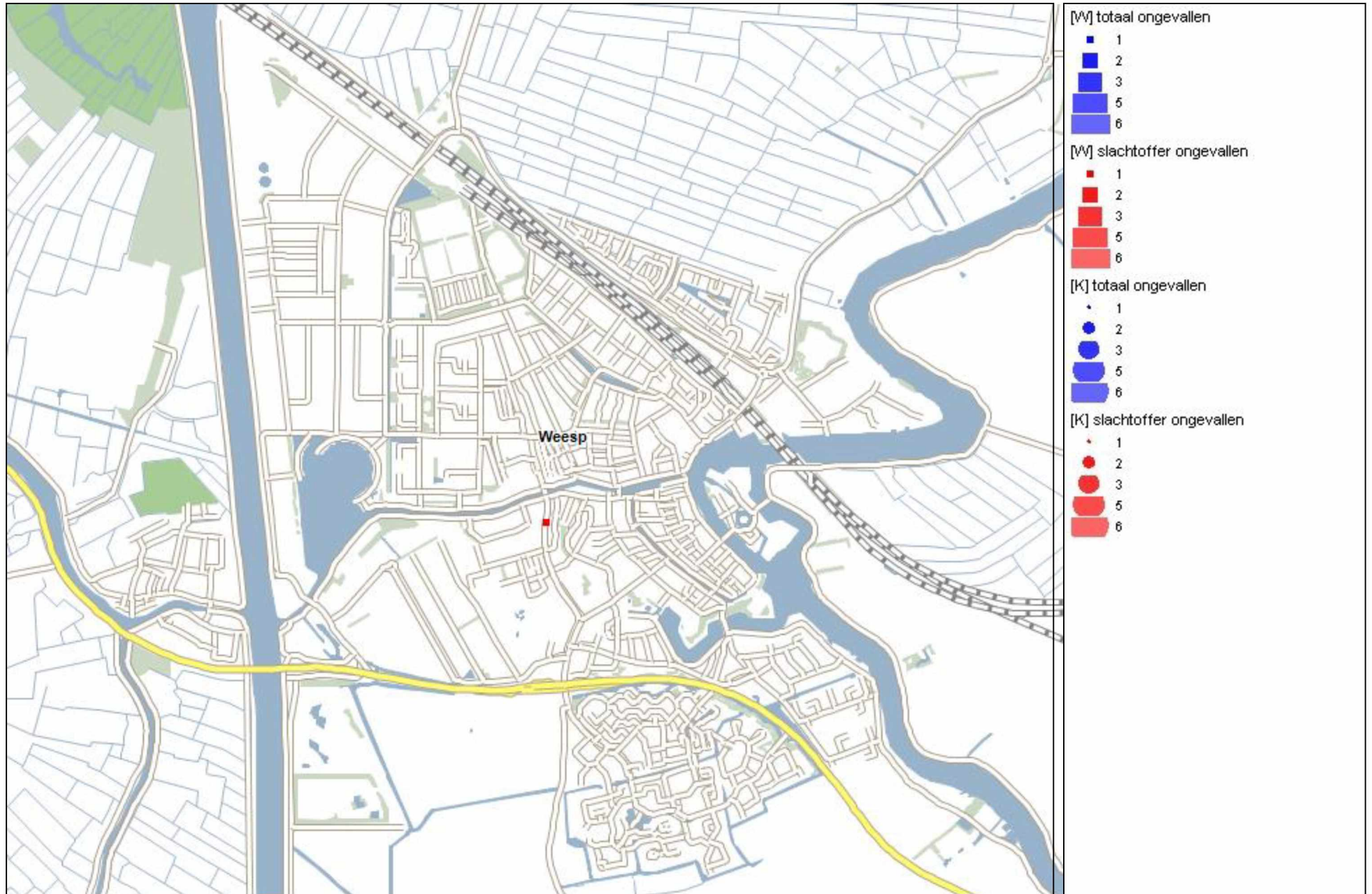






totaal ongevallen/slachtoffer ongevallen  
Hoofdwerkbestand (inperking)





## Bijlage 3      Knelpuntenkaart

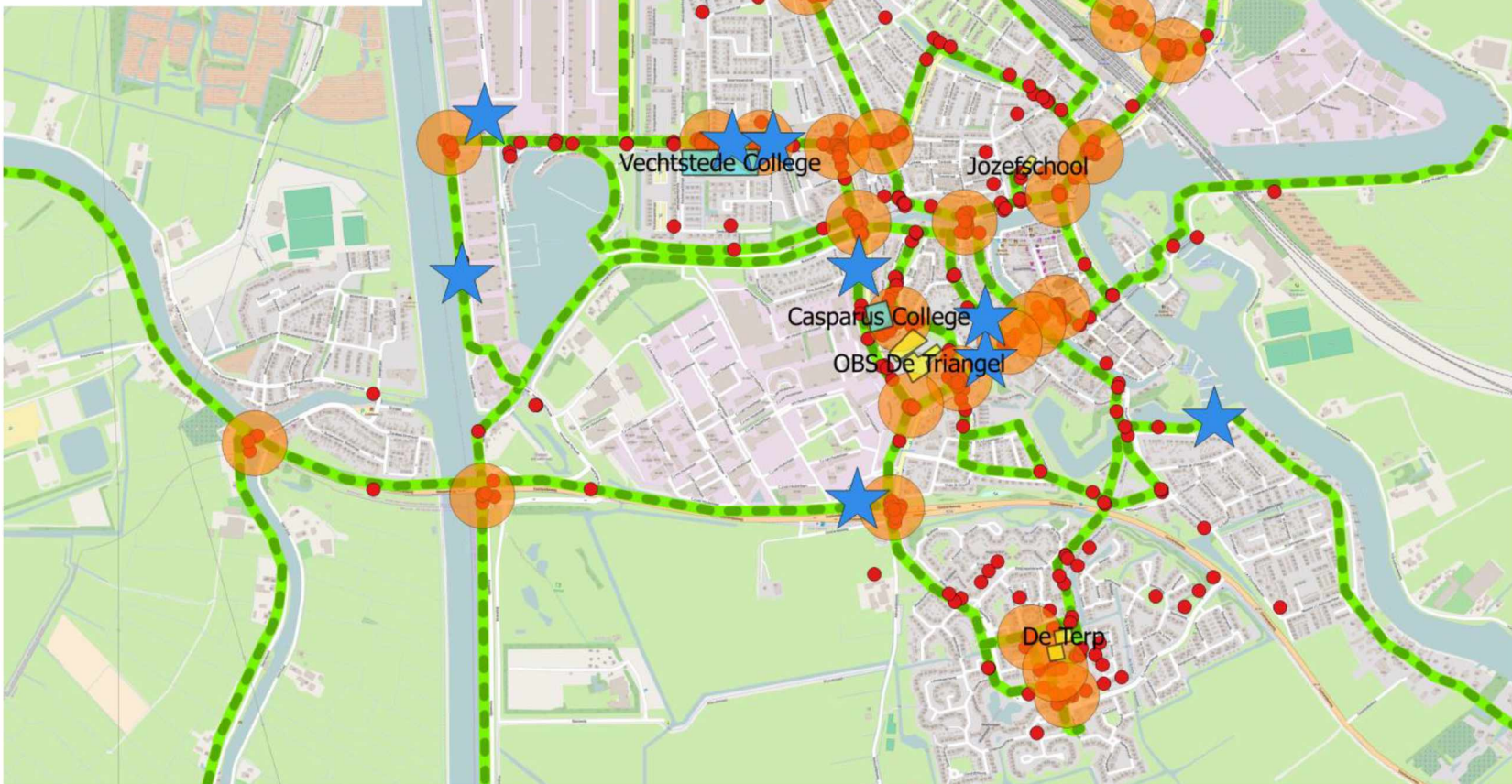


## Legenda

- ★ Locatie ongeval
- Middelbare scholen Weesp
- Basisscholen Weesp
- Knelpunten
- Geprikte punten
- Hoofdschoolroutes

# Bureau de Groot Volker

Verkeersonderzoek en -advies



## Bijlage 4 10 regels verkeersveilige schoolomgeving

# 10 Gouden regels voor een veilige schoolomgeving

- 1 De route naar school is veilig**  
Kinderen moeten veilig van huis naar school kunnen lopen of fietsen. Maak met behulp van een plattegrond van de schoolomgeving een schoolroutekaart. Scholen, ouders en kinderen kunnen zo inventariseren welke verkeersknelpunten zich onderweg voordoen.
- 2 De straat voor school is veilig**  
De straat voor school is bij voorkeur geheel autovrij. Dit klinkt radicaal maar is vaak prima uitvoerbaar. Het is bijvoorbeeld goed mogelijk 'wegen tijdelijk af' te sluiten voor auto's, met name op de momenten dat de school begint en uitgaat. Ook kan ter hoogte van de schoolingang een definitieve 'knip' worden aangebracht, zodat een doodlopende straat ontstaat. Doorgaand autoverkeer moet dan in elk geval een andere route kiezen. Is dat niet mogelijk, dan moet de straat voor school in elk geval worden ingericht als verblijfsgebied of als schoolerf. Op een schoolerf hebben kinderen voorrang. Auto's mogen slechts stapvoets rijden en moeten zich aanpassen aan de kinderen te voet en op de fiets. Parkeren mag alleen in aangegeven vakken. Nieuwe scholen kunnen zo worden ontworpen en gestueerd dat de kinderen veilig met de fiets of lopend kunnen komen.
- 3 Er is een veilige oversteekplaats...**  
Als de straat voor school niet autovrij is, zorg dan voor een veilige oversteekplaats. Liefst een zebra op een plateau, zo nodig met vluchtheuvel. Uiteraard is het van belang dat kinderen bij het oversteken voldoende uitzicht hebben. Geparkeerde auto's in de buurt van de oversteekplaats zijn dan ook uit den boze.
- 4 ... en een veilige schooluitgang**  
Als kinderen na een dag stilzitten uit school komen, hebben zij vaak de neiging om parades de straat op te rennen. Waar nodig zijn er hekjes op de stoep om dat te voorkomen.
- 5 Kinderen hebben onbelemmerd uitzicht**  
Geparkeerde en stilstaande auto's maken de straat voor kinderen erg onoverzichtelijk. Daarom is een parkeer- of stopverbod, ongeveer 25 meter links en rechts van de schoolingang, een vereiste. Gemeenten hebben de mogelijkheid dit te regelen door middel van een verkeersbesluit. Het parkeer- en stopverbod moet worden gehandhaafd door consequent verkeerscontrole. Parkeren op de stoep wordt bij voorkeur fysiek onmogelijk gemaakt, bijvoorbeeld door paaltjes of verhoogde stoepranden.
- 6 Voor ouders is er voldoende wachtruimte**  
Er is voldoende ruimte voor wachtende ouders op de stoep ervoor op het schoolplein, met een mogelijkheid om te schuilen. Dat is een vriendelijke geste naar ouders die hun kinderen lopend of met de fiets ophalen.
- 7 Er zijn fietsenrekken voor de ouders...**  
Er zijn voldoende goed geplaatste fietsenrekken of -hekjes voor ouders die hun kind komen brengen of halen.
- 8 ... en voor de kinderen is er een goede fietsenstalling met voldoende rekken**  
Scholen met onvoldoende stallingruimte stellen wel eens de regel in dat kinderen die dichtbij school wonen, niet op de fiets mogen komen. Op zich een begrijpelijke regel, maar niet als de betrokken kinderen als gevolg daarvan met de auto worden gebracht en gehaald. De fietsenrekken moeten stevig zijn en voldoende ruimte bieden, zodat fietsen niet in elkaar haken. De stalling is bij voorkeur overdekt. Het is prettig als fietsende leerlingen hun natte kleding op school ergens te drogen kunnen hangen.
- 9 De schoolbus krijgt de beste parkeerplek**  
Sommige scholen hebben een schoolbus(je) voor de naschoolse opvang. Deze bus heeft een gereserveerde parkeerplek, zo dicht mogelijk bij de schooluitgang. Deze parkeerplek is bereikbaar zonder oversteken.
- 10 De school heeft een verkeersouder en een verkeerscommissie**  
Het is belangrijk dat een verkeersouder samen met een groepje betrokken ouders een verkeerscommissie vormt die zich speciaal bezighoudt met de verkeersveiligheid rond school. Hun eerste aandacht is er op gericht het zelf te voet en te fiets naar school komen van de kinderen goed mogelijk te maken. Met ouders die om allerlei redenen niet de auto kernen moeten goede afspraken worden gemaakt, liefst in een 'gedragscode'.  
*Bijvoorbeeld: op geruime afstand van de school stoppen, geen keermoeuvres uitvoeren, niet achteruit rijden en niet op de stoep parkeren.*

**Figuur B4.1: 10 Gouden regels voor verkeersveilige schoolomgeving volgens Veilig Verkeer Nederland**



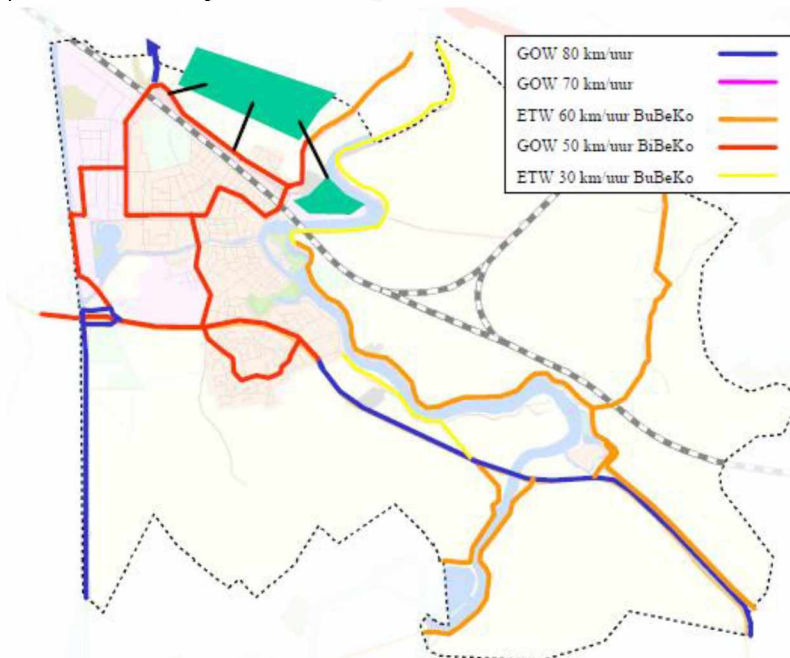
## Bijlage 5 Verkeersbeleid Weesp

### ▶ Verkeersstructuren Weesp

Deze bijlage behandelt de verkeersstructuren voor auto, bus en fiets. Voor het autoverkeer is ook gekeken naar de verkeersintensiteiten op basis van modelplots uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Weesp (GVVP 2007).

#### Auto

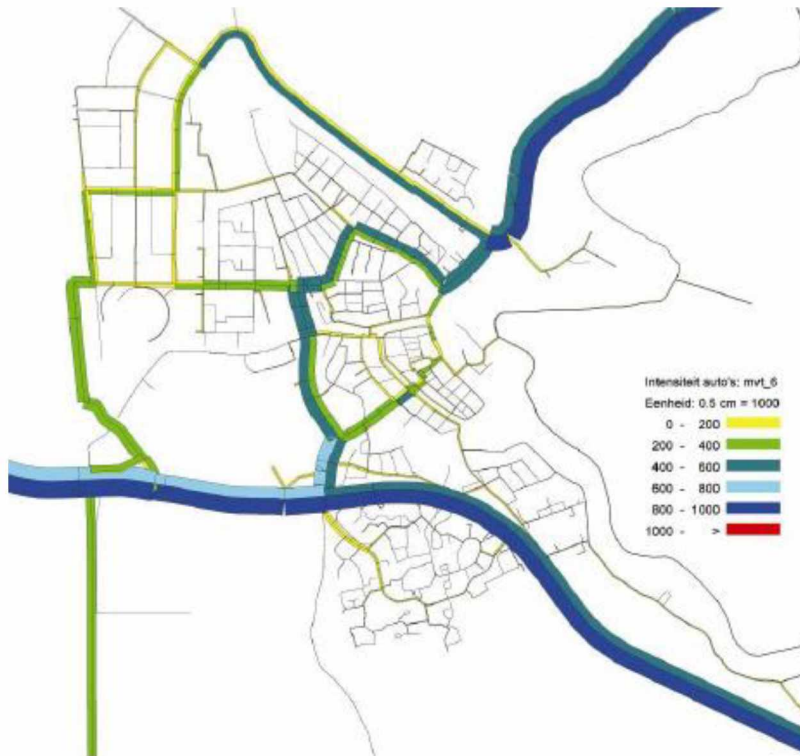
Het streefbeeld voor de belangrijkste wegen in en rond Weesp staat weergegeven in figuur 1. De figuur geeft een weergave van de gewenste hoofdwegen structuur in de gemeente Weesp. De gewenste hoofdwegen structuur en het belast netwerk autoverkeer geeft een handvat voor het bepalen van de juiste weginrichting. De Gooilandseweg in beheer bij de provincie is en blijft GOW 80 km/uur.



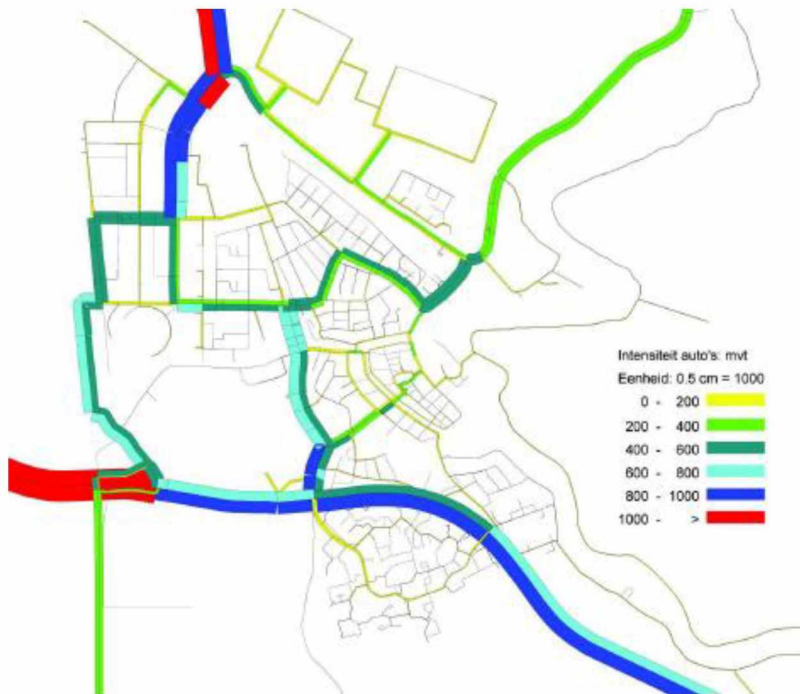
**Figuur 1: Streefbeeld autoverkeer (Bron: GVVP Weesp 2007)**

Figuur 1A geeft een weergave van de spitsuurintensiteiten in 2005 en figuur 1B van de verwachte intensiteiten in 2020 op het netwerk.





**Figuur 1A:** Belast netwerk autoverkeer 2005 (Bron: GVVP Weesp 2007)



**Figuur 1B:** Belast netwerk autoverkeer 2020 (Bron: GVVP Weesp 2007)



**Bus**

Volgende de meest recente buslijnengegevens rijden de bussen zoals aangegeven in figuur 2. De dienstregeling is beschreven in tabel 1.

**Tabel 1: Overzicht dienstregeling buslijnen Weesp (Bron: GVB en Connexion)**

Buslijn	Dienstregeling
49 Weesp, Station – Amsterdam, Station Bijlmer Arena	maandag t/m vrijdag, vanaf 06:00 t/m 19:00, iedere 30 minuten per rijrichting
106 Weesp, Station - Nederhorst den Berg, Overmeer	maandag t/m zaterdag, vanaf 06:30 t/m 23:00, iedere 60 minuten per rijrichting
110 Weesp, Station – Bussum, Station via Muiden P&R	maandag t/m zondag, iedere 60 minuten per rijrichting, in de spits iedere 30 minuten per rijrichting
122 Weesp, Station – Vreeland, Dorp	maandag t/m zaterdag, iedere 60 minuten per rijrichting, in de spits iedere 30 minuten per rijrichting
249 Amsterdam, Lunaweg – Weesp, Sinnigvelderstraat	maandag t/m vrijdag, 08:00, een bus richting Weesp

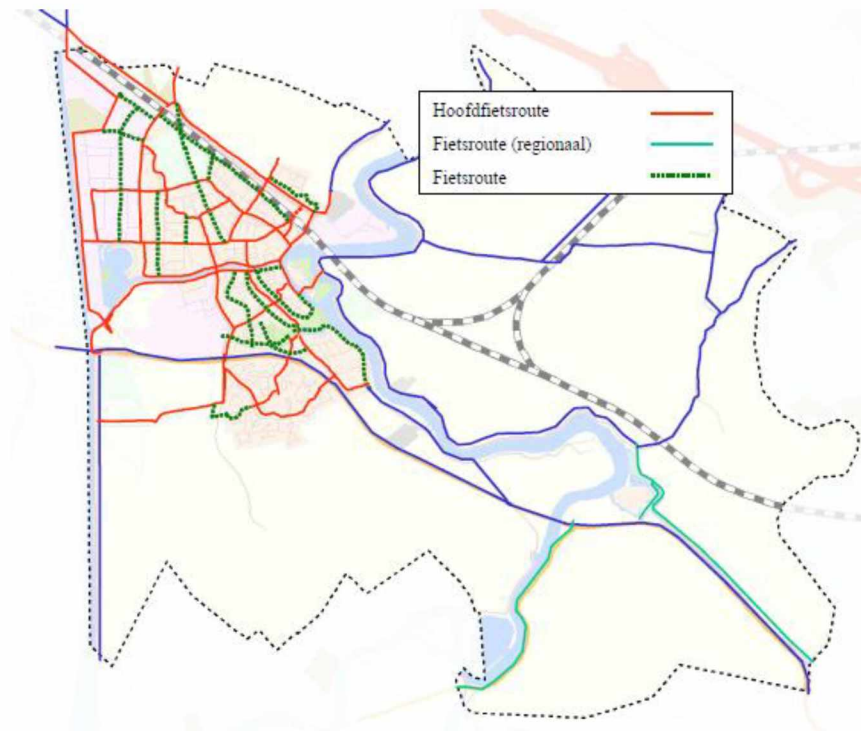


**Figuur 2: Buslijnenkaart mei 2016 Weesp (Bron: GVB)**

**Fiets**

Het fietsroute netwerk is een belangrijk onderdeel om de juiste maatregelen te kunnen adviseren op fietsgebied. Figuur 3 geeft het streefbeeld weer van het gewenste fietsnetwerk in de gemeente Weesp.





**Figuur 3: Streefbeeld fietsverkeer (Bron: GVVP Weesp 2007)**



## **Bijlage 6**      **Lijst geprikte punten leerlingen**



Puntcode	Plaats	Schoollocatie	Ycoord	Xcoord	Kneelpunt	Probleem	Probleem omschrijving:												
							Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moeilijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Het is hier altijd erg druk	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Waar kan ik hier het beste wachten	Wat betekent het verkeersbord	Voorsorteren	Ander			
5	Weesp	Vechtstede College	52,31026	5,030939	1	Er is geen goede aanwijzing waar de fietsers mogen oversteken													
10	Weesp	Vechtstede College	52,31026	5,030526	1	Je hebt weinig overzicht over de auto's die aankomen		x	x			x							
24	Weesp	Vechtstede College	52,3102	5,030242	1	Je kan bijna nooit de weg oversteken							x						
27	Weesp	Vechtstede College	52,31035	5,030045	1	Veel auto's rijden hier ook erg hard en de voorrang regels kloppen vaak hier ook niet helemaal.	x		x										
52	Weesp	Vechtstede College	52,31023	5,029995	1	de fietsers die naar school gaan fietsen hier meestal op de stoep.													x
56	Weesp	Vechtstede College	52,31029	5,030089	1	De mensen rijden hier hard, je moet specifiek omlopen om naar een zebrapad te gaan. Je kan ook niet goed zien of er verkeer aan komt.	x	x					x						
57	Weesp	Vechtstede College	52,31026	5,030073	1	Laatste weg overgang dat ik moet rijden, bijna nooit voorrang.							x						
72	Weesp	Vechtstede College	52,31018	5,030134	1	Je moet over een weg fietsen en de auto's rijden bijna altijd door en met een harde snelheid dus dat is een beetje gevaarlijk													
95	Weesp	Vechtstede College	52,31032	5,029887	1	het is hier altijd druk	x		x	x	x								
97	Weesp	Vechtstede College	52,31018	5,030783	1	De auto's rijden hier erg hard.	x												
98	Weesp	Vechtstede College	52,31028	5,030113	1	Het is er vaak druk				x			x						
113	Weesp	Vechtstede College	52,31025	5,030749	1	Hier moet ik van het fietspad af, en moet ik linksaf slaan. De afstand tussen het fietspad en de autoweg is zo smal dat ik me niet goed kan omkeren en kijken of er een auto aan komt. Ook staan er allemaal geparkeerde auto's voor.		x		x	x				x				
122	Weesp	Vechtstede College	52,31028	5,030067	1	Het is hier vaak druk, soms rijden auto's te hard					x	x							
135	Weesp	Vechtstede College	52,31038	5,031148	1	Je moet weer naar de andere kant terug dus je moet weer die gevaarlijke weg over	x					x							
139	Weesp	Vechtstede College	52,31024	5,030081	1	heel druk en de auto's stoppen nooit bij het zebra pad ook rijden de auto's heel hard	x			x	x	x	x	x				x	
140	Weesp	Vechtstede College	52,31016	5,030848	1	Als ik hier wil oversteken met de fiets weet ik niet wie er voor mag als ik in de weg rechtdoor naar de schoolplein wil fietsen				x			x						x
141	Weesp	Vechtstede College	52,31026	5,030091	1	auto's rijden hier hard en je kan ze niet goed zien	x	x											
151	Weesp	Vechtstede College	52,31014	5,031255	1	hier oversteken is weer heel druk want er komen steeds weer tegenliggers aan.					x	x							
158	Weesp	Vechtstede College	52,31031	5,030019	1	duurt lang wachten en staan geen verkeersborden!	x						x						
164	Weesp	Vechtstede College	52,31031	5,030045	1	Het is hier altijd erg druk, en je weet nooit zo goed wie er voorrang heeft.	x		x										
167	Weesp	Vechtstede College	52,31018	5,030891	1	oversteken is lastig, auto's stoppen niet	x				x	x							
177	Weesp	Vechtstede College	52,31018	5,030282	1	Onoverzichtelijk	x	x					x						
187	Weesp	Vechtstede College	52,31029	5,030102	1	ze rijden hier heel hard en het is niet duidelijk wanneer ik kan oversteken	x		x			x	x	x					
205	Weesp	Vechtstede College	52,31019	5,030712	1	Het is moeilijk te zien.	x	x											
386	Weesp	Vechtstede College	52,31025	5,031084	1	Hier moet je oversteken maar het is vaak druk													x
428	Weesp	Kors Breijersschool	52,31022	5,030043	1	Er is wel een zebrapad maar automobilisten stoppen niet voor voetgangers. Misschien is bij de zebrapad een stoplicht nodig.	x						x						



































Puntcode	Plaats	Schoollocatie	Ycoörd	Xcoörd	Knooppunt	Probleem	Probleem omschrijving:														
							Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moelijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Het is hier altijd erg druk	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Waar kan ik hier het beste wachten	Wat betekent het verkeersbord	Voorsorteren	Ander					
410	Weesp	Jozefschool	52,30761	5,043673	Overige	Hier staan vaak auto's geparkeerd op de hoek zodat zicht slecht is en je vanuit Kerkstraat niet goed rechts de hoogstraat op kan. Verkeer van Kerkstraat dat linksaf de Hoogstraat op gaat, neemt vaak voorrang. Automobilisten die van de Hoogstraat af slaan naar de kerkstraat, houden geen rekening met fietsers die ook op de hoogstraat rijden (paralel) en worden tegen de stoep gedrukt als zij de bocht naar links maken.															
412	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,31299	5,045336	Overige	Erg onoverzichtelijk en niet duidelijk waar voetgangers , auto's en fietsers moeten gaan.								x	x					x	
418	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30651	5,042121	Overige	Het is lastig om te zien of hier een auto van rechts komt.									x						
419	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30561	5,04026	Overige	Auto's rijden hier veel harder dan de toegestane 30 km/u								x							
420	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30666	5,039506	Overige	vervelend kruispunt.								x							
424	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30408	5,039343	Overige	auto's staan vaak op de stoep geparkeerd bij Oversingel, waardoor het moeilijk fietsen is														x	
425	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30555	5,038783	Overige	auto's staan vaak dubbel geparkeerd op de Singel, vooral bij slecht weer Het is soms druk en auto's rijden soms te hard														x	
427	Weesp	OBS Hobbedob	52,30094	5,040261	Overige									x							
429	Weesp	Kors Breijersschool	52,31352	5,033584	Overige	Er is geen zebrapad voor de kinderen om over te steken naar de school.								x	x	x	x	x			
431	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,31105	5,04538	Overige	Als ik het tunneltje uit kom moet ik goed achterom kijken of er auto's aankomen. Dat is bijna nooit het geval, maar als er wel een keer een auto aankomt dan is het heel gevaarlijk.															
433	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30831	5,037669	Overige	Er komen vaak auto's tegemoet en dan vind ik het moeilijk inschatten of ik stoppen of dat ik het Singel op kan rijden.															
434	Weesp	Kors Breijersschool	52,31341	5,032066	Overige	Auto's komen met een noodgang soms vanaf de lageweyselaan aangereden								x							
436	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30902	5,041359	Overige	Auto's vanaf rechts hebben voorrang. Echter door drukte bij Jozefschool is het slecht zien of er een auto aankomt. Tevens werkt de nauwe bebouwing niet mee in het zicht.														x	
437	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30894	5,040691	Overige	Auto's vanaf rechts hebben voorrang. Echter door drukte bij Jozefschool is het slecht zien of er een auto aankomt. Tevens werkt de nauwe bebouwing niet mee in het zicht.														x	
439	Weesp	Kors Breijersschool	52,31047	5,037141	Overige	Er zit een bocht in de weg. Auto's rijden te hard. Ik								x	x						
440	Weesp	Kors Breijersschool	52,31513	5,046158	Overige	Onoverzichtelijk kruispunt waar te hard door auto's wordt gereden. Wordt nog veel gevaarlijker met het geplande fietspad naar het stadspark.								x	x						
441	Weesp	Kors Breijersschool	52,31403	5,040386	Overige	Hier wordt te hard door auto's gereden en onnodig/gevaarlijk ingehaald. Route direct langs het spoor, door het station, is nog steeds veilig dan via het fietspad dat op de doorgaande weg ligt waar veel verkeer is.								x							
442	Weesp	Kors Breijersschool	52,31449	5,035322	Overige	Hier krijgen fietsers van rechts slecht voorrang.								x		x	x				
443	Weesp	Kors Breijersschool	52,3127	5,045664	Overige	Oversteken van een drukke weg. Wel zebra voor voetgangers maar geen verkeerslicht voor fietsers. Nu gevaarlijk voor kinderen.								x		x	x			x	
445	Weesp	OBS Hobbedob	52,29833	5,043714	Overige	Er rijden veel auto's te hard op de Wiefferingdreef. Ze stoppen ook niet voor het zebrapad als ik wil oversteken. Soms moet ik over rennen omdat de auto's gewoon doorrijden. Kunnen er hier geen stoplichten en verkeersdrempels komen?								x							
446	Weesp	OBS Hobbedob	52,29884	5,042599	Overige	Hier gaan fietsers de stoep op. Maar ik weet niet of ik dan moet wachten.														x	
448	Weesp	Kors Breijersschool	52,31096	5,042832	Overige	Herensingel - drukke verkeersroute. Auto's rijden vlak langs fietsers. Graag gescheiden fietspad gezien								x						x	
449	Weesp	Kors Breijersschool	52,31123	5,042188	Overige	Bocht Herensingel kinderen op terugweg steken hier over - veel verkeer en oversteekplaats in bocht								x	x					x	
450	Weesp	Kors Breijersschool	52,31443	5,034646	Overige	Auto's van rechts hebben voorrang maar je moet afstappen om te zien of iets aan komt									x						
453	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,3054	5,036448	Overige	Voor de veiligheid gaan wij altijd met de fiets de stoep op om zo naar de achterdeur van de school te gaan en daar de fiets te stallen. Een afopende stoep bij het zebrapad zou erg fijn zijn want je moet hier altijd afstappen en de autos rijden hard. Bij de terugrit naar huis steken we over bij het zebrapad. De autos stoppen hier niet altijd op tijd en rijden wederom erg hard rondom de schoolomgeving. Waarschuwingsborden of stoplichten zijn echt nodig voor een veilige oversteek.								x			x	x			x

Puntcode	Plaats	Schoollocatie	Ycoörd	Xcoörd	Knoelpunt	Probleem	Probleem omschrijving:								
							Auto's rijden hier te hard	Niet goed zien of er verkeer aan komt	Moelijk wie hier eerst mag	Fietsers krijgen hier nooit voorrang	Het is hier altijd erg druk	Ik weet niet goed waar ik moet fietsen	Waar kan ik hier het beste wachten	Wat betekent het verkeersbord	Voorsorteren
454	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30599	5,035971	Overige	met de fiets hier oversteken naar links is erg lastig en gevaarlijk, zeker met kleine kinderen. Rechts afslaand verkeer met ouders van school gaan dan ook rijden en slaan links en rechts af. Het is echt een trechter waarin de auto's en fietsen terecht komen vlak naast de Rabobank.	x	x		x	x		x		
456	Weesp	Casparus College	52,306	5,035996	Overige	Als ik naar huis ga is het moeilijk oversteken		x						x	
459	Weesp	Kors Breijersschool	52,30493	5,044857	Overige	Auto's passeren soms als ik van de andere kant kom	x								
460	Weesp	Kors Breijersschool	52,30271	5,046418	Overige	Krijg niet altijd voorrang, als ik het heb	x								
461	Weesp	Kors Breijersschool	52,31344	5,034034	Overige	Kijken niet uit		x		x	x				
462	Weesp	OBS Hobbedob	52,30016	5,047231	Overige	Er is geen voetgangeroversteekplaats, ook geen bordes voor de auto's of zo. Je ziet alleen een stukje stoep tussen de struikjes. Niet echt veilig voor kinderen alleen. Er is niet veel verkeer maar zo dicht bij de gooiandseweg rijden ze wel vaak wat harder.	x								x
463	Weesp	OBS Hobbedob	52,30039	5,046201	Overige	Slecht zicht op auto's van rechts vanwege begroeiing		x							
465	Weesp	Oec. BS De Terp	52,29882	5,042864	Overige	Fietsers rijden te hard en letten niet altijd op.									x
466	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,31796	5,053926	Overige	we zijn hier genoodzaakt om aan de verkeerde kant van de weg te fietsen op het fietspad. Oversteken is levensgevaarlijk. Wegdek is superslecht. Met regen ligt er enorm veel water op de rijbaan en veroorzaakt douche voor fietser. Houd hard vast met slechte wegdek dat er geen ongelukken gebeuren....									
468	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30949	5,043325	Overige	weg eenrichtingsverkeer auto's maar fietser in beide richtingen. Auto's rijden hard en halen fietsers in en brengen tegemoetkomende fietsers o.a. kleine kinderen in gevaar	x				x				
469	Weesp	Kors Breijersschool	52,31426	5,041544	Overige	Veel verkeer, waarbij veel te hard wordt gereden. De drempels zijn veel te flauw, dus de auto's kunnen zonder snelheid te minderen door rijden.	x	x	x		x				
470	Weesp	Kors Breijersschool	52,31348	5,034378	Overige	hier rijd het verkeer nog steeds veel te hard, er lopen kinderen van 2-3 jaar rond en die willen weleens zonder te kijken oversteken, veel gehaaste ouders waarbij niet goed wordt geanticipeerd, ook na schooltijd dus 14:00 als andere activiteiten nog doorgaan zoals de KDV en BSO wordt er nog harder en sociaal gereden door jongeren op de brommers en voornamelijk auto's, snelheden van makkelijk 50 km per uur worden zonder schaamte gereden, met de komst van de moskee binnenkort vrees ik dat dit zeker erger gaat worden, omdat er simpelweg meer verkeer gaat plaatsvinden.	x	x	x		x				
472	Weesp	Kors Breijersschool	52,31428	5,033342	Overige	Dit kruispunt ligt naast de school en er komt vanaf alle kanten verkeer. Vooral begin en einde schooltijd is het druk met auto's, voetgangers en fietsen. Vaak nemen de wat oudere kinderen op de fiets voorrang ipv dat ze kijken of weten of ze ook voorrang hebben en als automobilist zit je altijd fout als er wat gebeurd.				x			x		
473	Weesp	Kors Breijersschool	52,31347	5,034297	Overige	Altijd druk met auto's en ben van mening dat er meer parkeerplekken gerealiseerd moeten worden zodat het voor de deur wat ruimer en rustiger word. Dat kan makkelijk van het grasveld tegenover de hoofdingang van de school. Dat grasveld word nooit gebruikt.								x	
474	Weesp	Oec. BS De Terp	52,30106	5,043425	Overige	ik kan niet goed zien of er verkeer aan komt		x							
477	Weesp	Jozefschool	52,30961	5,043529	Overige	Het is gevaarlijk fietsen omdat er weinig ruimte wordt gelaten voor fietsers. De stationsweg is een nauwe straat met tijdens het spitsuur veel auto's uit tegengestelde richting, die ook nog fietsers willen inhalen. Als er ook nog een auto geparkeerd staat voor 'het Helleltje' is er te weinig ruimte om richting centrum te fietsen							x		
478	Weesp	Jozefschool	52,31286	5,044795	Overige	Tegenover het station ligt een zebrapad, maar veel automobilisten lijken zich hiervan niet bewust te zijn, waardoor je hier niet een kind alleen kunt laten oversteken.									x
479	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30015	5,050626	Overige	50 KM, TERWIJL 30 KM BETER ZOU ZIJN, AANSLUITEND OP 30 KM ZONE IN FIJNVANDRAATLAAN ZEKER ALS AUTO'S HARD DE BOCHT OMKOMEN IS HET BIJNA NIET TE ZIEN	x								
480	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30187	5,047924	Overige	TUSSEN GEVAARLIJK PUNT BUHRMANNLAAN TOT HIER 30 KM ZONE MAKEN. Beter om hele wijk 30km te maken veel kinderen	x								
481	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30272	5,04638	Overige	SOMS MOEILIK IN TE SCHATTEN OMDAT VERKEER VAN 3 KANTEN KAN KOMEN								x	
482	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,3031	5,042094	Overige	STAAT REGELMATIG EEN AUTO OP DE STOEP ZODAT IK MOEILIK KAN KIJKEN OF ER VERKEER VAN RECHTS KOMT		x							
483	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30444	5,039429	Overige	STAAN VAAK HEEL VEEL AUTOS OP DE STOEP ZODAT IK ER MOEILIK LANGS KAN							x		
485	Weesp	De Van der Muelen Vastw	52,30733	5,036926	Overige	Hele drukke straat met weinig zicht en veel geparkeerde auto's die af en aan rijden.		x				x			





Lijst quick wins maatregelen onderzoek woonschoolroutes Weesp

No.	Type	Maatregel	Locatie	Kosten	Relatie met project
1	Bord	plaatsen bord L02 (dubbelzijdig) fluorescerend	Middengeleider Amstellandlaan t.h.v. Waarschapsstraat		
2	Bord	plaatsen kombord	G.J. Wiefferingdreef t.h.v. Gooilandseweg		
3	Bord	aanbrengen onderbord fietsverkeer 2-richtingen	Singel t.h.v. begin en einde fietspad		
4	Bord	aanbrengen bord Stopverbod	Diemerdijkstraat t.h.v. uitgang Vechtstedecollege		
5	Bord	juist uitvoeren bebording verkeersplein	Rotonde Leeuwenveldseweg - Stationsweg		
6	Bord	aanbrengen onderbord fietsverkeer 2-richtingen	Fietspad Plataanlaan t.h.v. Casparuslaan bij begin en einde fietspad		
7	Bord	plaatsen bord L02 bij oversteken	Binnenveer t.h.v. de brug		
8	Bord	aanbrengen onderbord fietsverkeer 2-richtingen	Julianastraat t.h.v. begin en einde fietspad		
9	Bord	plaatsen bord adviessnelheid 30 km/u	Papelaan wegvak tussen VOP en scherpe bocht		Herinrichting Plataanlaan
10	Bord	plaatsen bord L02 (dubbelzijdig) fluorescerend	Middengeleider Pr. Irenelaan		
11	Bord	plaatsen bord L02 (dubbelzijdig) fluorescerend (2x)	Middengeleiders G.J. Wiefferingdreef		
12	Markering	straten van blokmarkering en haaiantanden fietspad	aansluiting Waarschapsstraat op Amstellandlaan		
13	Markering	haaiantanden straten	fietsdoorsteek bij ingang Vechtstedecollege Amstellandlaan		
14	Markering	aanbrengen van markering fietsstrook en stopstreep	Groeneweg t.h.v. Hugo van de Grootlaan		Herinrichting Groeneweg
15	Markering	(poortconstructie) 30 km-zone: aanbrengen dubbele streep	Breedstraat		Herinrichting Groeneweg
16	Markering	haaiantanden straten	aansluitingen van fietspad Plataanlaan op Amstellandlaan t.h.v. WC		Reconstructie kruispunt Amstellandlaan/Casparuslaan
17	Markering	verduidelijken situatie voorsorteerstrook linksaf	Fietspad noordzijde Stationsweg bij oversteek richting Herensingel		
18	OV	verplaatsen van armatuur tot naast oversteek	Oversteek Amstellandlaan t.h.v. Waarschapsstraat		
19	Overig	verplaatsen hekwerk fietsoversteek	fietsdoorsteek bij ingang Vechtstedecollege Amstellandlaan		
20	Overig	drempel aanpassen tot uitritconstructie (verwijderen bord B06)	Korte Stammerdijk bij aansluiting op Casparuslaan		VRI-regeling kruispunt Roskambrug
21	Overig	plaatsen anti-parkeerpaaltje op trottoir	Herengracht naast aansluiting van fietspad Julianastraat		
22	Overig	plaatsen van anti-parkeerpaaltjes op trottoir	Talmastraat t.h.v. ingang basisschool		
23	Overig	bol straten van overrijdbare tussenberm	Aansluiting C.J. van Houtenlaan op Pr. Irenelaan		Herinrichting Groeneweg
24	Onderzoek	opstelstroken voor fietsers (i.c.m. aanpassen VRI-regeling)	Buitenveer bij Roskambrug (Casparuslaan)		VRI-regeling kruispunt Roskambrug
		extra lichten voor voetgangers/fietsers opnemen in VRI-regeling	Korte Stammerdijk bij Roskambrug (Casparuslaan)		
		voorzieningen voor voetgangers/fietsers opnemen in VRI-regeling	Casparuslaan bij Roskambrug		
25	Onderzoek	vervangen bord voorrangskruispunt met bord voorrangsweg	alle 50 km/u voorrangswegen (uitgangspunt Duurzaam Veilig)		
26	Onderzoek	beoordelen van openingstijden bruggen	Woonschoolroutes (schoolspitsen)		
27	Onderzoek	aanpassing van openingstijden scholen	Van der Muelen Vastwijkschool en Casparus College		
28	Onderzoek	onderzoek toepassing VRI (permanent/dynamisch bij schoolzorg)	aansluiting Waarschapsstraat op Amstellandlaan + aansluiting Diemerdijkstraat op Amstellandlaan		Nieuwe ontsluiting Bloemendaalpolder
29	Overleg	bespreken van VRI-regeling met provincie	Kruispunt Gooilandseweg met C.J. van Houtenlaan		
30	Overleg	bespreken educatiemaatregelen prov. Noord-Holland	Basisscholen en scholen Voortgezet Onderwijs		