

Rapport

# **SCHOOLOMGEVINGEN DE POOLSTER & DE WEIDEVOGEL**

Verkeersveiligheidsonderzoek

## COLOFON

**Titel:** Schoolomgevingen De Poolster & De Weidevogel  
**Subtitel:** Verkeersveiligheidsonderzoek

**Opdrachtgever:** Gemeente Amsterdam  
5.1.2,e

**Opdrachtnemer:** DTV Consultants B.V.  
5.1.2,e

**Datum:** 18 april 2024

**Kenmerk:** 230328/GDo

**Status rapport:** DEFINITIEF

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel en aanpak van het onderzoek	7
<b>2</b>	<b>OBS DE WEIDEVOGEL</b>	<b>9</b>
2.1	Inleiding	9
2.2	Locatieschouw	11
2.3	Faseringsplan bouwwerkzaamheden omgeving schoolgebouw	17
2.4	Subjectieve verkeersveiligheid	18
2.5	Conclusies	19
2.6	Aanbevelingen	21
<b>3</b>	<b>DALTONSCHOOL DE POOLSTER</b>	<b>28</b>
3.1	Inleiding	28
3.2	Locatieschouw	29
3.3	Subjectieve Verkeersveiligheid	32
3.4	Conclusies	32
3.5	Aanbevelingen	34
<b>BIJLAGE 1</b>	<b>INTERVIEW SCHOLEN J.H. HISGENPAD</b>	<b>40</b>
<b>BIJLAGE 2</b>	<b>INTERVIEW SCHOLEN ORIONPLANTSOEN</b>	<b>41</b>



# INLEIDING

## 1 INLEIDING

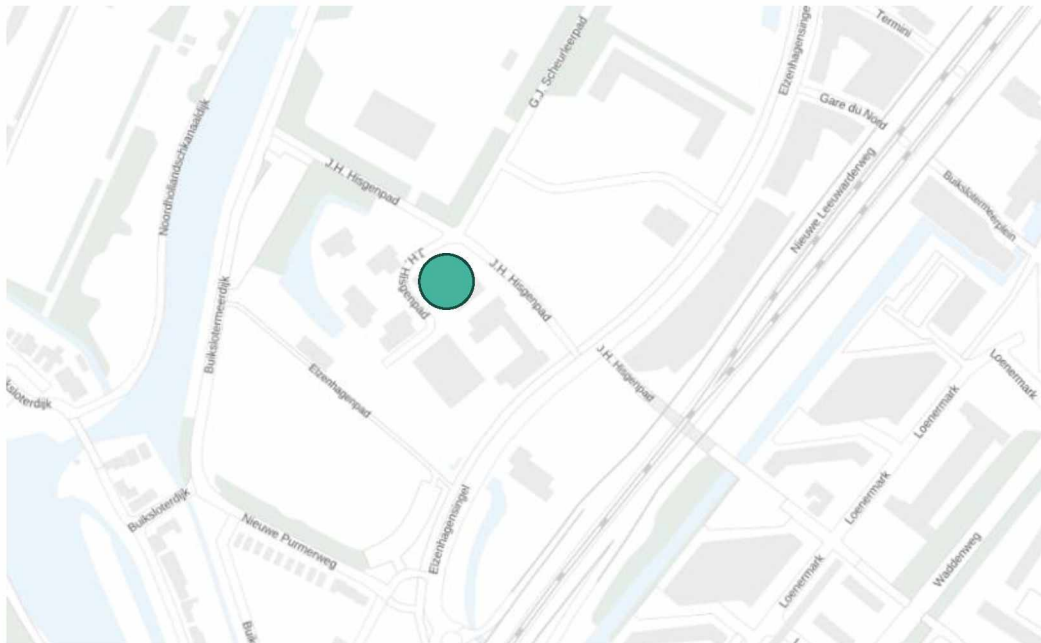
### 1.1 AANLEIDING

#### 1.1.1 Inleiding

##### **OBS De Weidevogel**

OBS De Weidevogel is met ca. 200 leerlingen gevestigd aan de Dorpsweg 29 te Ransdorp. Het schoolgebouw wordt vernieuwd en de school krijgt tijdelijke huisvesting aan het J.H. Hisgenpad in Amsterdam, in een schoolgebouw waar op dit moment de basisscholen KC Mokum en Waldorf aan de Werf gevestigd zijn.

Vanwege de afstand tussen Ransdorp en de tijdelijke nieuwe locatie (ca. 7 kilometer) verwacht de gemeente Amsterdam dat veel ouders hun kind(eren) met de auto naar school brengen. Er is op de nieuwe locatie echter beperkt ruimte voor parkeren en er is geen Kiss & Ride strook.



*Afbeelding 1: Beoogde tijdelijke locatie voor OBS De Weidevogel.*

Gemeente Amsterdam heeft DTV gevraagd om onderzoek te doen naar de huidige en toekomstige verkeerssituatie rond de tijdelijke huisvestinglocatie van de Weidevogel. Onderzoeksvraag is hierbij primair of het verkeerskundig gezien realistisch is om de Weidevogel in dit gebouw (tijdelijk) te huisvesten. De vraag is wat er gebeurt met de verkeerssituatie en verkeersdruk indien hier veel kinderen met de auto naar school worden gebracht. Bovendien wordt in de directe omgeving van het schoolgebouw aan het Hisgenpad gebouwd. De bouwwerkzaamheden vinden plaats tot minimaal 2027.

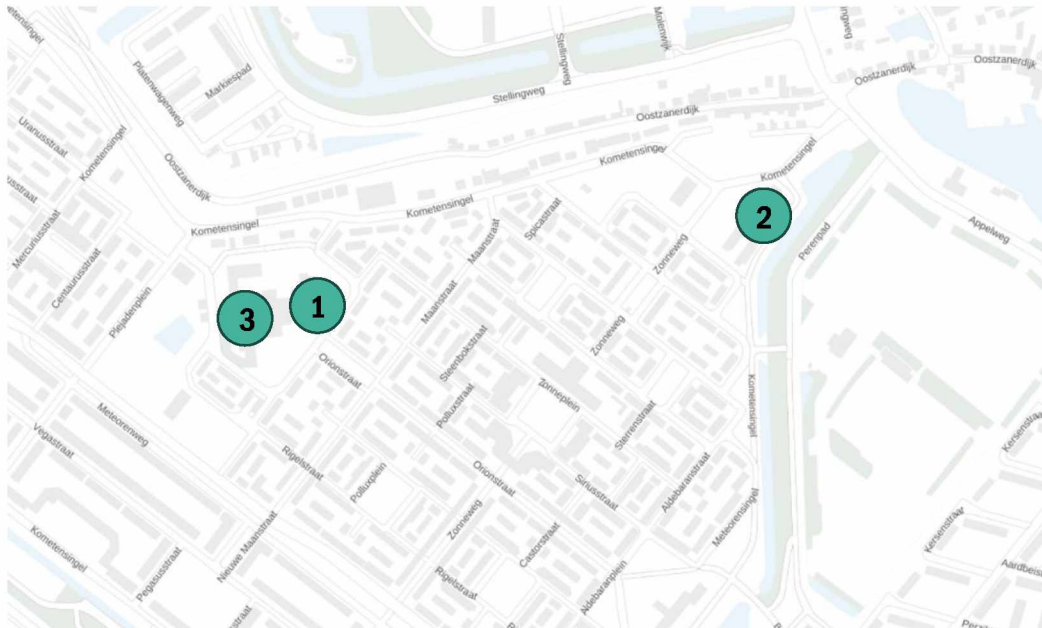
Aanvullend is de vraag of er verkeerskundige maatregelen nodig zijn om (eventuele) overlast zo beperkt mogelijk te houden en om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de buurt te waarborgen?

#### **Daltonschool De Poolster en IKC Tuindorp**

Een tweede vraagstuk is de tijdelijke huisvesting van IKC Tuindorp. Het is de ambitie om de school te huisvesten in het tijdelijke schoolgebouw (Orionplantsoen 23) dat op dit moment wordt gebruikt door Daltonschool De Poolster (gevestigd op het Plejadenplein 40 in Amsterdam).

De Poolster maakt met ca. 240 leerlingen gebruik van de vervangende huisvesting in de periode tussen 2023 t/m begin 2025. De school gaat begin 2025 terug naar de nieuwbouw aan het Plejadenplein/Orionplantsoen. De leerlingen van De Poolster komen voornamelijk uit de directie omgeving en komen lopend en/of op de fiets.

De buurt is hier kleinschalig en de straten zijn smal. Toch is de wens om vanaf begin 2025, als De Poolster terugverhuist, basisschool IKC Tuindorp in de tijdelijke huisvesting te plaatsen voor de duur van ca. 2 jaar. Deze school heeft ca. 330 leerlingen en ligt in hetzelfde voedingsgebied. Ook voor deze school staat nieuwbouw op de planning.



Afbeelding 2: Basisscholen De Poolster (1) en IKC Tuindorp (2) en geplande nieuwbouw (3).

Ook voor deze opgave geldt dat de gemeente Amsterdam primair wil weten of het verkeerskundig realistisch is om IKC Tuindorp (tijdelijk) te huisvesten in het gebouw waar op dit moment De Poolster gehuisvest wordt.

De vraag is wat hier gebeurt met de verkeerssituatie en verkeersdruk als zoveel (extra) kinderen zich dagelijks in een kleine buurt naar en van school verplaatsen. Zijn er verkeerskundige maatregelen nodig om eventuele overlast zo beperkt mogelijk te houden en om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de buurt te waarborgen?

## 1.2 DOEL EN AANPAK VAN HET ONDERZOEK

Het doel van dit onderzoek is om de gemeente Amsterdam inzicht te geven in de bestaande en de verwachte toekomstige verkeerssituatie van beide (tijdelijke) schoollocaties. De scenario's die in voorliggende rapportage zijn uitgewerkt, zijn voorzien van argumentatie, conclusies en aanbevelingen.

Allereerst is op beide locaties een locatieschouw uitgevoerd tijdens haal- en brengtijden. Gedurende deze schouw zijn de inrichtingskenmerken van de wegen in de schoolomgevingen getoetst aan de richtlijnen en eisen<sup>1</sup> die CROW<sup>2</sup> daaraan stelt. Daarnaast is het gedrag van weggebruikers (waaronder ook schoolgaande kinderen, ouders, omwonenden en ander doorgaand en bestemmingsverkeer) geanalyseerd. Opvallendheden hierbij zijn op foto vastgelegd en in deze rapportage opgenomen.

Aansluitend zijn gesprekken gevoerd met een afvaardiging van alle betrokken scholen om zorgen, wensen en ideeën op te halen.

Na de locatieschouw is bureauonderzoek uitgevoerd aan de hand van door de gemeente beschikbaar gestelde informatie. De resultaten van dit onderzoek zijn vervolgens gecombineerd met de resultaten van de locatieschouw en de gesprekken met de scholen. Op deze manier is een goed beeld ontstaan van de bestaande verkeerssituatie én de verwachte toekomstige verkeerssituatie in de schoolomgevingen.

Ten slotte worden aanbevelingen gedaan om de verkeerssituatie te verbeteren, zowel voor de bestaande situatie als voor de toekomstige situatie. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen aanbevelingen die nodig zijn om de verkeersveiligheid te vergroten (urgent) en aanbevelingen die wenselijk zijn.

---

<sup>1</sup> CROW-publicaties Basiskkenmerken Wegontwerp – categorisering en inrichting van wegen (2012) en ASVV (2021).

<sup>2</sup> CROW is het kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.

# OBS DE WEIDEVOGEL

## 2 OBS DE WEIDEVOGEL

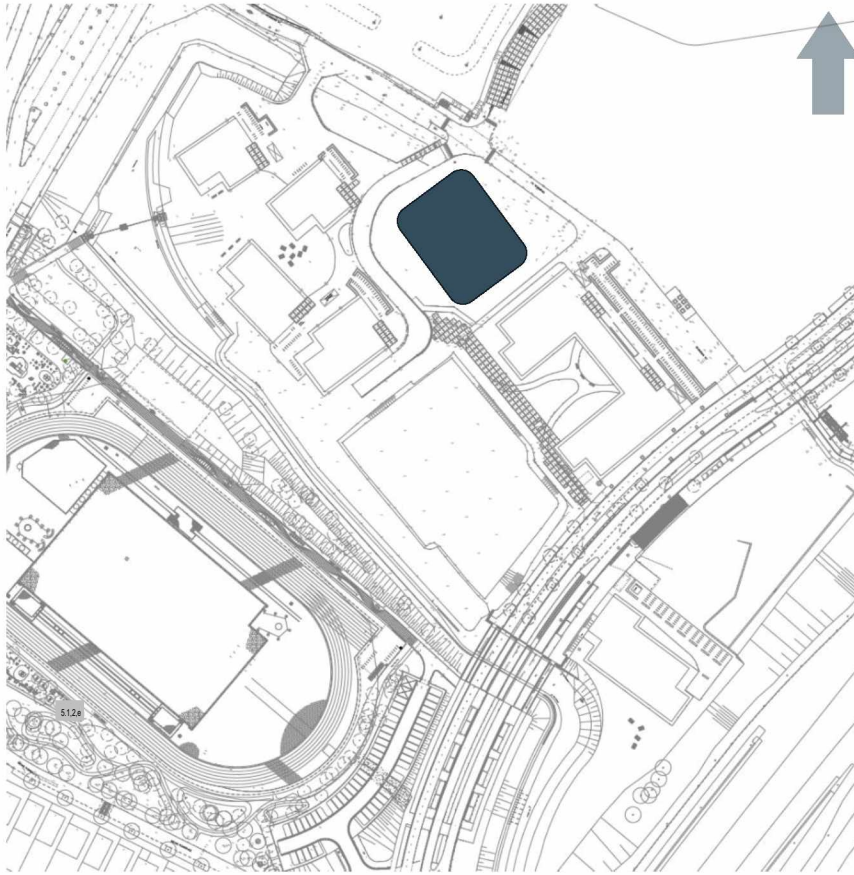
### 2.1 INLEIDING

Het schoolgebouw van OBS De Weidevogel, gevestigd in Ransdorp, wordt binnenkort vervangen door nieuwbouw. De werkzaamheden staan gepland voor september 2024 tot minimaal september 2026. Tijdens de nieuwbouw kan het bestaande gebouw niet gebruikt worden, zodoende is gezocht naar een tijdelijk onderkomen voor de school. Vanwege de regels omtrent het voedingsgebied mag de tijdelijke locatie niet te ver van de bestaande locatie afliggen. Het schoolgebouw aan J. H. Hisgenpad 394 in Amsterdam-Noord (hierna te noemen Hisgenpad) is het enige gebouw dat enigszins voldoet aan deze eis én op dit moment ruimte heeft. Dit gebouw is geschikt voor 21 groepen.

Momenteel wordt het gebouw voor ca. de helft gebruikt door Kindcentrum Mokum (KC Mokum, ca. 105<sup>3</sup> leerlingen) en voor de andere helft door Waldorf aan de Werf (Waldorf, ca. 150 leerlingen). De laatstgenoemde school verhuist naar een andere locatie. Hiermee ontstaat ruimte in het schoolgebouw aan het Hisgenpad voor De Weidevogel. De Weidevogel (ca. 200 leerlingen) is echter wat groter dan Waldorf. Bovendien is de verwachting dat veel ouders van De Weidevogel hun kind(eren) naar school brengen met de auto, omdat de nieuwe locatie op behoorlijke afstand van de bestaande locatie ligt (te voet is 78 minuten, met de fiets is 20 minuten). De tijdelijke huisvesting van De Weidevogel gaat daarom naar verwachting veel gemotoriseerd verkeer aantrekken.

---

<sup>3</sup> Oktobertelling 2023



*Afbeelding 3: Plattegrond van het te ontwikkelen gebied rondom de beoogde tijdelijke locatie (donkerblauw).*

In het gebied rondom het schoolgebouw aan het Hisgenpad wordt op dit moment volop gebouwd, waaronder duizenden woningen en een middelbare school (zie afbeelding 5). Er is dagelijks veel bouwverkeer aanwezig, ook aan het Hisgenpad. Medewerkers van het gemeentelijk projectteam Elzenhagen Zuid geven aan zorgen te hebben over de verkeersveiligheid in de omgeving van de kindercampus. Het is bekend dat de situatie niet ideaal is. Hoe ziet de situatie eruit als tijdens de haal- en breng momenten meer autoverkeer in het gebied rijdt? KC Mokum heeft al meermaals contact gehad met de gemeente en het projectteam om hun zorgen te uiten over de huidige én toekomstige verkeerssituatie.

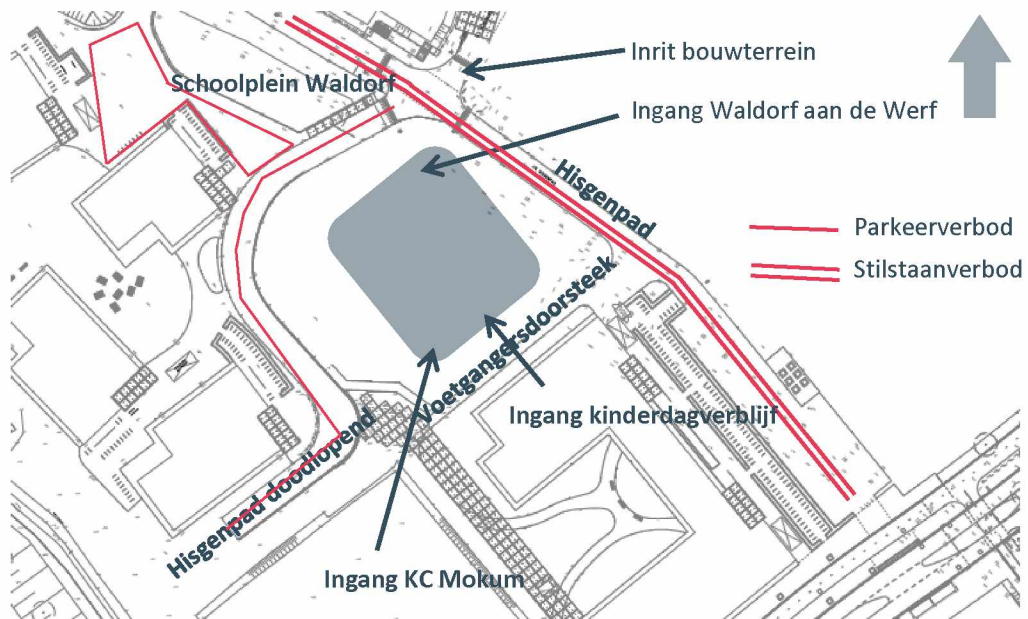
De gemeente, KC Mokum en Waldorf adviseren ouders om bij de naastgelegen atletiekbaan te parkeren en het laatste deel (5 minuten) te voet af te leggen voor de veiligheid rondom de school. Het projectteam geeft aan dat in het kader van de bouwontwikkelingen ook de straat waar het schoolgebouw zelf aan gesitueerd is, enkele keren wordt afgesloten. In de toekomstige situatie, na afronding van de bouwwerkzaamheden wordt de straat definitief afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Rond het schoolgebouw zijn op dit moment vrijwel geen parkeerplaatsen aanwezig. Gelet op de definitieve afsluiting gaan die parkeerplaatsen ook niet gerealiseerd worden. Er is geen kiss&ride zone aangelegd.

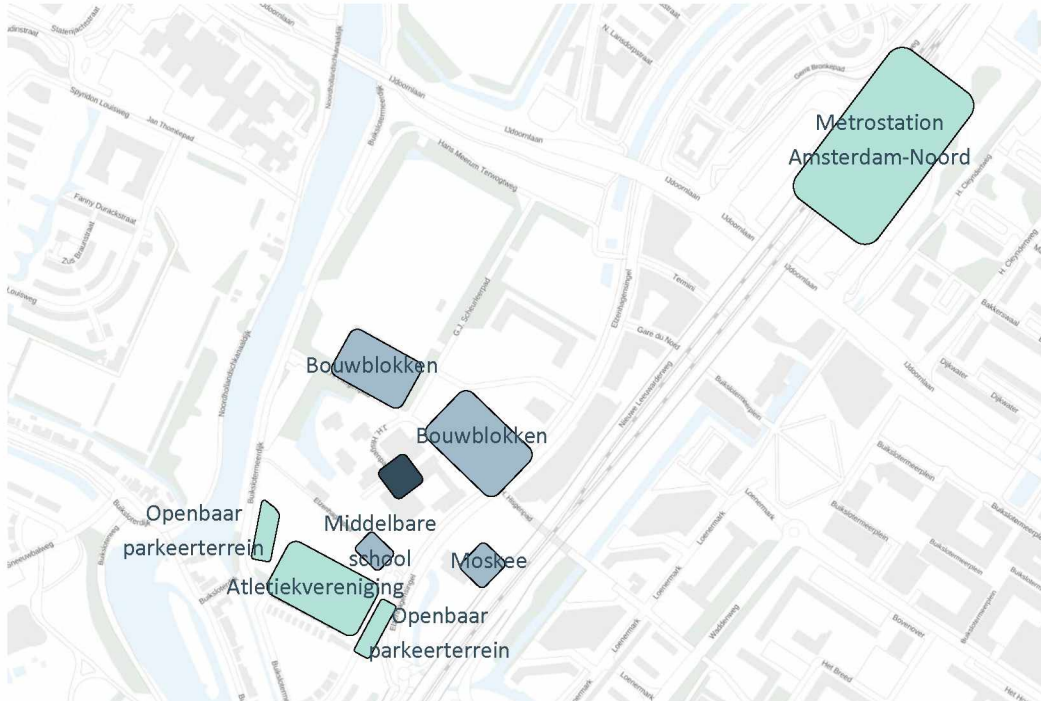
## 2.2 LOCATIESCHOUW

### 2.2.1 Algemeen

Op dinsdag 23 januari 2024 is een locatieschouw uitgevoerd in de omgeving van de beoogde tijdelijke huisvesting aan het Hisgenpad. De schouw is uitgevoerd van 07:30 tot 09:00 uur. Weersomstandigheden zijn droog en ca. 7 graden. In het schoolgebouw zitten momenteel de scholen Waldorf aan de Werf (voorzijde) en KC Mokum (achterzijde) gevestigd. Daarnaast is een kinderdagverblijf gevestigd aan de zijde van de fietsdoorsteek (zie afbeelding 4).



Afbeelding 4: Plattegrond directe schoolomgeving.



*Afbeelding 5: Ligging schoolgebouw (donkerblauw) ten opzichte van geplande en lopende bouwwerkzaamheden (lichtblauw) en bestaande voorzieningen (groen).*

Zoals te zien op afbeelding 5 wordt op veel plaatsen in de omgeving van het schoolgebouw gebouwd. Dit heeft als gevolg dat wegen op meerdere plaatsen (tijdelijk) zijn afgesloten of beperkt toegankelijk zijn. Daarnaast is veel bouwverkeer aanwezig en is er geluidsoverlast door de bouwwerkzaamheden. Het parkeerterrein bij atletiekvereniging Atos (zie afbeelding 5) is door de gemeente aangewezen als definitieve parkeervoorziening voor ouders van de schoolgaande kinderen.

### 2.2.2 Verkeerssituatie en gedrag

Het parkeerterrein bij atletiekvereniging Atos staat om 07:15 uur al bijna vol met voornamelijk bouwverkeer. Daarnaast moet men op dit parkeerterrein betaald parkeren (na 09:00 uur). Dit kan voor ouders een extra drempel zijn om van het parkeerterrein gebruik te maken.

Om 07:30 uur is de parkeerstrook aan het Hisgenpad (tussen Elzenhagensingel en schoolgebouw) volledig gevuld door bouwverkeer. Er rijden meerdere vrachtwagens en bestelbusjes. Een deel rijdt het doodlopende deel van het Hisgenpad in. Hier is een tweede ingang naar het schoolgebouw en ook hier vinden bouwwerkzaamheden plaats. Door middel van bebording wordt aangegeven dat aan het Hisgenpad niet geparkeerd mag worden (met uitzondering van de parkeervakken). Op het deel van de voorkant van de school geldt ook een verbod op stilstaan (zie afbeelding 4).

Om 08:00 uur komen de eerste kinderen aan bij het kinderdagverblijf en bij KC Mokum (zijde doodlopend deel Hisgenpad, zie afbeelding 4). De eerste (bak-)fietsen worden gestald bij een rij fietsbeugels. Een enkele auto staat met de alarmlichten aan ter hoogte van de voetgangersdoorsteek (zie afbeelding 6a en 6b). Bakfietsen manoeuvreren zich hierlangs. Tegen 08:15 uur komen de eerste auto's voor Waldorf. Zij parkeren tussen de school en het schoolplein op een strook waar bebording aangeeft dat niet geparkeerd mag worden. Deze weg loopt dood, waardoor hier ook veel keerbewegingen plaatsvinden. In combinatie met de aanwezigheid van schoolgaande kinderen te voet en op de fiets geeft dit een verhoogd risico op ongevallen.



*Afbeelding 6a en 6b: Drukke op het trottoir.*

Het brede trottoir voor de Waldorf is voorzien van een verkeersbord E2, wat inhoudt dat hier niet mag worden geparkeerd of stilgestaan (zie afbeelding 4). Op het trottoir staan meerdere bakfietsen en auto's geparkeerd. De doorgang voor voetgangers wordt daarmee geblokkeerd, voetgangers gebruiken regelmatig de rijbaan om erlangs te lopen.

08:20 uur keert een vrachtauto voor de ingang van de school (zijde Waldorf) en blokkeert daarbij het zebrapad. Achteropkomend gemotoriseerd verkeer blijft wachten en blokkeert daarmee schoolgaande kinderen en ouders op de fiets. Rond het schoolplein staan nu veel auto's geparkeerd (zie foto's). Ook op het doodlopend deel van het Hisgenpad (zijde KC Mokum) staan meerdere auto's geparkeerd, een enkeling heeft de alarmlichten aan.



*Afbeelding 7a en 7b: Geparkeerde auto's t.h.v. KC Mokum en bij het schoolplein van Waldorf.*

Om 08:30 uur is het topdrukte op het Hisgenpad. In beide richtingen staat veel gemotoriseerd verkeer, vaak wachtend om door te kunnen rijden. Gemotoriseerd verkeer is hier een combinatie van ouders met schoolgaande kinderen en bouwverkeer van en naar de aangrenzende bouwplaats (afbeelding 9). Meerdere kinderen komen na 08.30 uur op school aan. Ouders gedragen zich daarbij vaak gehaast, waarmee de kans op onveilige verkeerssituaties toeneemt. Fietsen en bakfietsen manoeuvreren zich door het gemotoriseerd verkeer heen en een groot deel rijdt daarbij over het trottoir. De situatie is chaotisch. De voetgangersdoorsteek richting de entree van KC Mokum en het kinderdagverblijf staat vol met (bak-) fietsen. Het trottoir voor de studentenhuisvesting en rond het schoolplein staan vol met geparkeerde auto's (zie afbeelding 8). Bij dit wegvak wordt wederom aangegeven dat parkeren verboden is. Gemotoriseerd verkeer kan bij wijze van een lus rond het vrijliggende schoolplein rijden. Daarmee worden keerbewegingen voorkomen.



*Afbeelding 8: Geparkeerde auto's bij de tijdelijke huisvesting studenten en statushouders.*



*Afbeelding 9: Bouwverkeer keert tijdens de start van de schooldag.*

Het kruispunt Hisgenpad en Elzenhagensingel is rond dit tijdstip druk. Er is veel afslaand verkeer

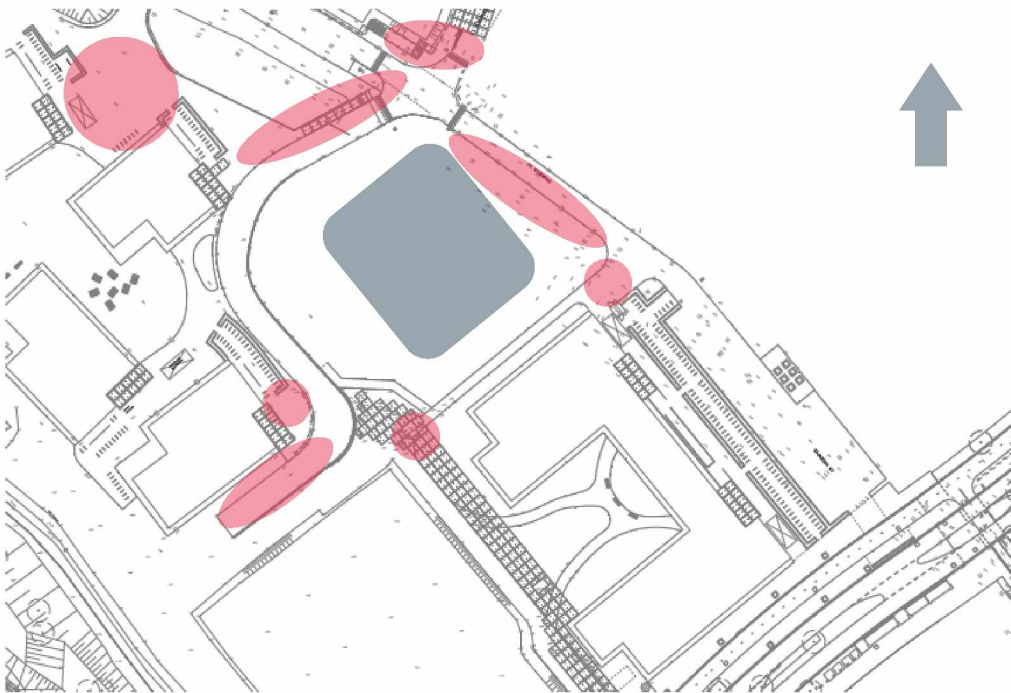
van en naar het Hisgenpad, wat zorgt voor lichte stagnatie op de Elzenhagensingel. Gemotoriseerd verkeer moet voorrang geven aan fietsers op het twee richtingen fietspad. Tijdens de schouw is het opgevallen dat fietsers daarbij enkele keren over het hoofd gezien worden. Het zicht op de naderende fietsers uit noordoostelijke richting van de Elzenhagensingel wordt daarbij beperkt door aanwezigheid van bouwhekken. Mogelijk speelt de drukte op het kruispunt hierbij ook een rol.



Afbeelding 10: Beperkt zicht door bouwhekken aan de Elzenhagensingel.

Om 08.40 uur neemt de drukte af. Een deel van de fietsen staat nog gestald bij de scholen. Een incidenteel voertuig stopt om een kind af te zetten. Aan de zijde KC Mokum staat bouwverkeer geparkeerd, net als op de parkeerstrook aan het Hisgenpad richting de Elzenhagensingel.

Op de onderstaande plattegrond zijn de locaties opgenomen waar veelvuldig wordt foutgeparkeerd.



Afbeelding 11: Locaties foutief parkeren.

### 2.2.3 Weginrichting

De verkeerssituatie en het gedrag van weggebruikers zijn in de voorgaande paragraaf beschreven. Daarnaast is tijdens de locatieschouw ook gekeken of de weginrichting van het

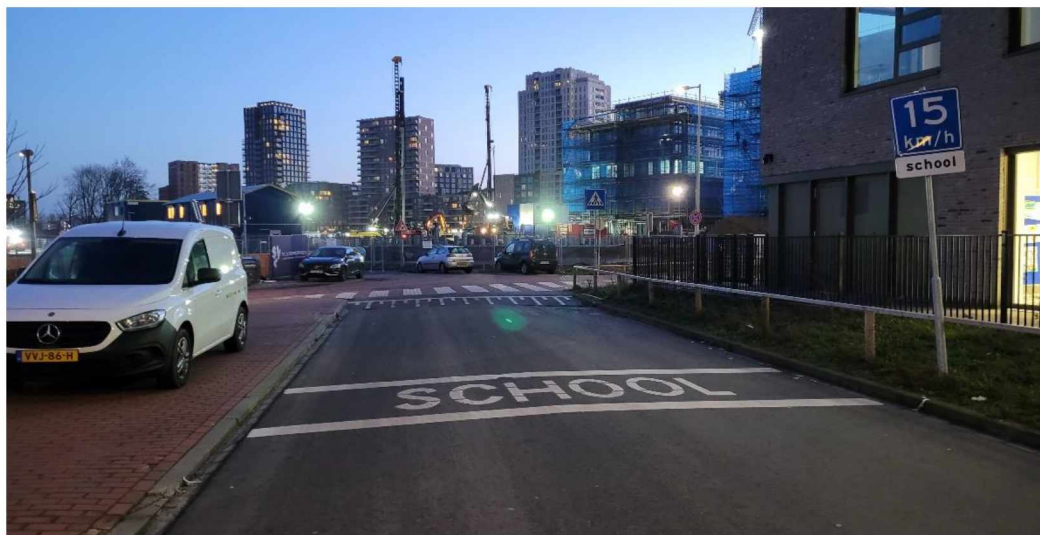
Hisgenpad is aangebracht conform de richtlijnen voor erftoegangswegen, zoals opgesteld door het CROW in de publicatie Basiskennmerken Wegontwerp.

Het Hisgenpad is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. De weg is voorzien van open verharding, dit is conform de basiskennmerken van het CROW.

Op erftoegangswegen zijn in principe geen parkeerplaatsen aanwezig. Parkeren mag op de rijbaan, tenzij door middel van bebording is aangegeven dat parkeren niet is toegestaan. Het voorste deel van het Hisgenpad is aan weerszijden voorzien van bebording E2; verboden te parkeren of stil te staan. Het bord aan de linkerkant van de weg staat hier niet op zijn plek en zou 100 meter moeten worden verplaatst, hier ligt immers een parkeerstrook. Het brede trottoir voor het schoolgebouw is aan de zijde van de Elzenhagesingel niet voorzien van bebording. Wél aan de zijde van het vrijliggende schoolplein. Dit kan voor weggebruikers verwarrend werken.

Deze parkeerstrook bestaat uit haakse parkeervakken. In- en uitrijden van de parkeervakken kan hier leiden tot gevaarlijke conflicten, omdat gemotoriseerd verkeer vaak weinig zicht heeft op aankomend (fiets)verkeer. De vakken hebben een standaard afmeting en hebben geen risicostrook (0,50 meter extra lengte zodat uitrijdend verkeer beter zicht heeft op passerend verkeer).

Ter hoogte van het schoolgebouw is via bebording een zone aangeduid met een maximumsnelheid van 15 km/h. Door middel van markering is op de rijbaan 'schoolomgeving' aangeduid. De schoolomgeving wordt niet aangegeven op verkeersborden. Het schoolplein van Waldorf ligt los van de school (zie afbeelding 4), gemotoriseerd verkeer kan hier omheen rijden. Het schoolplein valt bovendien gedeeltelijk buiten de gemarkeerde zone 'schoolzone'. De ingang van de KC Mokum valt eveneens buiten de schoolzone (zie afbeelding 12).



*Afbeelding 12: De aanduiding 'schoolzone' ligt ter hoogte van de ingang van Waldorf aan de werf.*

De ruimte rond de (tijdelijke) woningen voor studenten en statushouders is voorzien van klinkers, open en heel ruim opgezet. Ten behoeve van hulp- en nooddiensten is vrijwel alle

verharding bovendien op hetzelfde niveau aangebracht. Door het gelijke niveau is het voor weggebruikers heel verleidelijk om hier de auto te parkeren.

In het doodlopende deel van het Hisgenpad is geen trottoir of berm aanwezig. Hierdoor zijn weggebruikers minder snel geneigd om hun voertuig op de rijbaan te parkeren. Er is een klein aantal parkeervakken gerealiseerd. Deze zijn echter allemaal bezet door bouwverkeer. Het doodlopende deel is bovendien voorzien van asfaltverharding.

Ter hoogte van het schoolgebouw of in het voorste deel van het Hisgenpad wordt niet verwezen naar het ruime parkeerterrein dat verderop aan het Hisgenpad ligt.

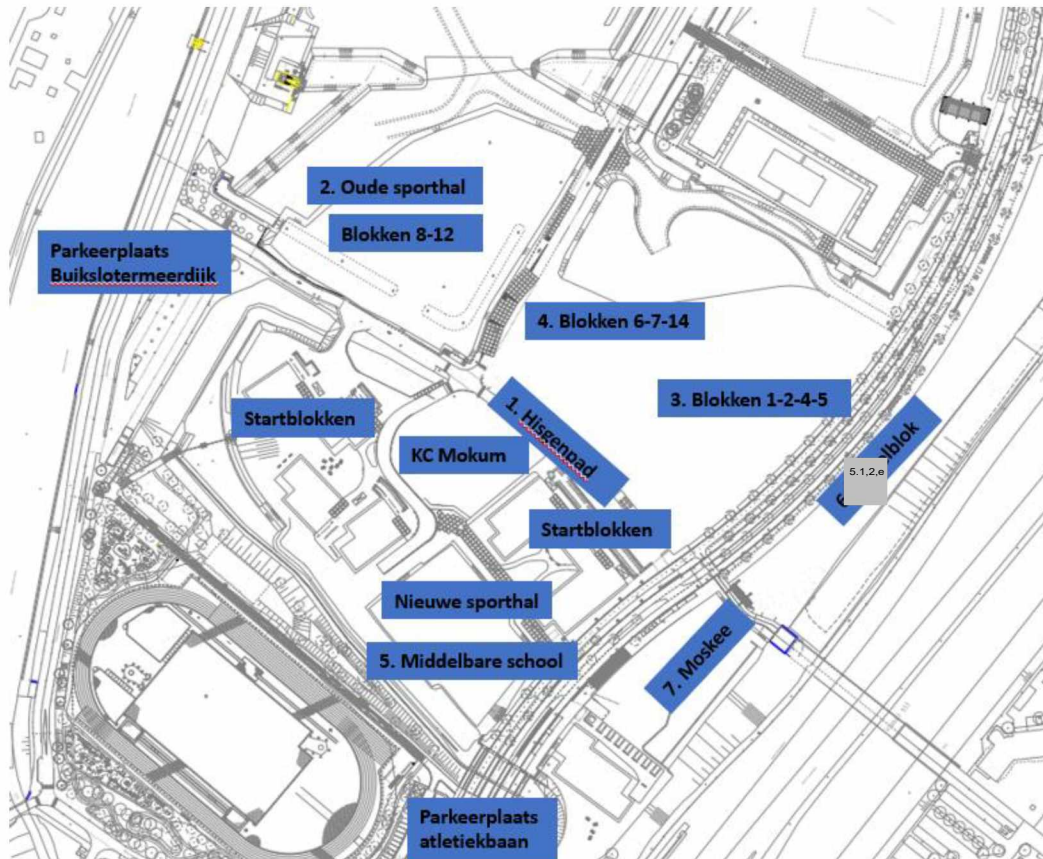
### 2.3 FASERINGSPLAN BOUWWERKZAAMHEDEN OMGEVING SCHOOLGEBOUW

Het gemeentelijk projectteam Elzenhagen Zuid heeft haar zorgen geuit over een eventuele toename van leerlingen in het schoolgebouw. Om te kunnen stellen of deze zorgen terecht zijn heeft de gemeente voor het uitvoeren van dit verkeersveiligheidsonderzoek een globaal faseringsplan van de bouwwerkzaamheden doorgegeven. Voor een grafische weergave, zie afbeelding 13:

- 1. Wegwerkzaamheden Hisgenpad (april 2024 – begin 2025)**  
Vanaf april 2024, tot naar verwachting begin 2025 wordt het J.H. Hisgenpad tussen Elzenhagensingel en Scheurleerpad uit de verkeerscirculatie genomen. Hier vindt dan de aanleg van kabels en leidingen plaats voor de blokken 1,2,4 en 5. Er is dan geen verbinding meer tussen de Elzenhagensingel en de Buikslotermeerdijk voor autoverkeer. Dit betekent ook dat de parkeerplaatsen aan het Hisgenpad in die periode niet beschikbaar zijn. Momenteel worden de mogelijkheden onderzocht om het parkeerterrein aan de Buikslotermeerdijk bereikbaar te houden via de Nieuwe Purmerweg en de Buikslotermeerdijk.
- 2. Bouwrijp maken terrein oude sporthal (nu - eind 2024)**  
Na de sloop van deze oude sporthal wordt het terrein geschikt gemaakt voor woningbouw. De locatie wordt voorzien van extra lagen zand. Dit houdt in dat er veel verkeersbewegingen van zandauto's zijn. Eind 2024 wordt gestart met de bouw van de blokken 10, 11 en 12. Dit betreft 82 woningen.
- 3. Afbouw 1,2,4 en 5 (nu – september 2024)**  
Zijn op dit moment in aanbouw. Binnenkort komen deze panden in de afbouwfase. Dit zal overlast geven van aannemers die keukens komen plaatsen, vloeren leggen en wanden stuken etc. Daarna komt de inhuizing op gang. De geplande oplevering is september 2024, dan zijn hier 173 vrije sector huurwoningen gereed.
- 4. Bouw blokken 6,7, 14 (nu – begin 2025)**  
Zijn op dit moment in aanbouw, de heiwerkzaamheden zijn thans gereed. De afbouwfase en oplevering staan gepland voor begin 2025. Dan zijn hier 73 koopwoningen gerealiseerd en vindt de inhuizing plaats.
- 5. Bouw middelbare school Xplore (februari 2024 – september 2025)**  
Geplande start bouw februari 2024. Verwachte opening na de zomervakantie 2025. Vanaf februari 2024 groot bouwverkeer van en naar de bouwplaats.
- 6. Singelstrook, bouw moskee en sociaal-cultureel centrum (start najaar 2024)**  
Start bouw juni 2024. Vanaf juni groot bouwverkeer van en naar de bouwplaats.

**7. Bouw singelstrook, Singelblok (Nu – medio 2025)**

Oplevering medio 2025. 335 woningen en 66 zorgwoningen. Maatschappelijke voorzieningen en bedrijfsruimte. Nu nog groot bouwverkeer, daarna aannemers afbouw.



Afbeelding 13: Fasering van de bouw rondom KC Mokum (input van de gemeente Amsterdam).

Naast de bouwwerkzaamheden dient in het gebied ook rekening te worden gehouden met de inrichting van de openbare ruimte. Dit houdt in dat er komende jaren ook gewerkt zal worden aan het aanleggen van straten, fietspaden, planten van bomen en plaatsing van straatmeubilair.

**2.4 SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID**

Om de subjectieve verkeersveiligheid in beeld te krijgen is een interview afgenomen bij directieleden van KC Mokum, Waldorf aan de Werf en OBS De Weidevogel. Hieronder is een opsomming van de meest benoemde knelpunten, zorgen en wensen opgenomen. De volledige uitkomsten van dit interview zijn als bijlage aan deze rapportage gevoegd (zie bijlage 1 Interview scholen J.H. Hisgenpad).

*Knelpunten en zorgen*

- Veel overlast door aanwezigheid van bouwverkeer. Hierbij wordt aangegeven dat het zowel de omvang als de intensiteit van bouwverkeer betreft. Door de aanwezigheid

van bouwverkeer worden fietsers naar de kant gedrukt en is het nog drukker op de weg. Afspraken over gebruik van het Hisgenpad (niet tijdens haal- en brengtijden) worden genegeerd;

- Veel gemotoriseerd verkeer in een straat die beperkt toegankelijk is (deels doodlopend);
- Door de woninggroei in de omgeving groeit het aantal leerlingen van KC Mokum naar 500 (naar verwachting). Daar is de openbare ruimte rond de school niet op berekend;
- De bouwwerkzaamheden duren nog zeker 5 jaar;
- Parkeren op het terrein bij de atletiekbaan en aan het kanaal kost geld;
- Het wegvak tussen schoolgebouw en schoolplein wordt vooral door bouwverkeer gebruikt;
- Er vinden regelmatig bijna-ongevallen plaats;
- Handhaving op foutparkeren rond de school is zeer beperkt.

#### *Wensen*

- Ouders die met de auto komen gaan het parkeerterrein langs het kanaal gebruiken;
- Schoolbus voor kinderen van De Weidevogel om het aantal verkeersbewegingen rond het schoolgebouw te beperken;
- Autoluw maken van het Hisgenpad is fijn voor de scholen, al wordt daarmee misschien het probleem verlegd.

## 2.5 CONCLUSIES

### 2.5.1 Huidige situatie

Op basis van de resultaten van de locatieschouw en het gehouden interview worden de volgende conclusies getrokken:

**Op dit moment staat de verkeersveiligheid in de schoolomgeving van KC Mokum en Waldorf zwaar onder druk. Er zijn veel verkeersveiligheidsrisico's. Voornaamste redenen hiervoor zijn:**

- De aanwezigheid van bouwverkeer. Hoewel er afspraken zijn gemaakt met hoofdaanemers (geen bouwverkeer over het Hisgenpad tijdens haal- en brengtijden) wordt tijdens de schouw op meerdere momenten bouwverkeer waargenomen;
- De verkeerscirculatie: een deel van het Hisgenpad is doodlopend. Dit deel is momenteel nog in gebruik als bouwweg. Hier vinden regelmatig keerbewegingen plaats;
- De inrichting van het Hisgenpad:
  - De ruim opgezette trottoirs en de wijze van inrichting in het doodlopende deel werken uitnodigend voor gemotoriseerd verkeer om ongewenst en fout te parkeren;
  - Aan het Hisgenpad is een lange strook ingericht voor haaksparkeren. Dit heeft een verkeersaantrekkende werking. Daarnaast neemt bij haaksparkeren het risico toe dat aankomende fietsers over het hoofd worden gezien. In een schoolomgeving waar veel fietsers rijden is dit ongewenst;
  - De aanduiding 'schoolzone' is beperkt en inconsequent toegepast;
- Veel ouders brengen hun kind(eren) met de auto naar school. De schoolomgeving is hier niet op ingericht. In de toekomst wordt de schoolomgeving geheel autovrij;

- Parkeervoorzieningen voor auto's liggen net iets verder weg (op ca. 200 en 300 meter). Op deze parkeerterreinen geldt betaald parkeren (na 09:00 uur). Op het voorste deel van het Hisgenpad wordt niet verwezen naar het parkeerterrein verderop in de straat;
- Veel ouders brengen hun kind(eren) met de bakfiets naar school. Hiervoor zijn geen stallingsvoorzieningen aanwezig, waardoor veel bakfietsen op het trottoir.

**De scholen geven aan zelf actie te hebben ondernomen om overlast te beperken en zijn bereid om nog actie te ondernemen:**

- Ouders worden gewezen op parkeervoorzieningen in de omgeving;
- Ouders worden gevraagd zo min mogelijk met de auto naar school te komen;
- Er wordt gebruik gemaakt van diverse verkeerseducatieve programma's;
- De verkeerssituatie wordt besproken in o.a. nieuwsbrieven (Parro), de MR en de Ouderraad.

**Het J.H. Hisgenpad voldoet op een aantal punten niet aan de richtlijnen voor basiskenmerken van het wegontwerp:**

- Langs een deel van het Hisgenpad zijn haakse parkeervakken gerealiseerd. De vakken hebben een beperkte lengte waardoor uitrijdende voertuigen direct op de rijbaan komen. Zicht op aankomend (fiets)verkeer is beperkt, zeker door grote aanwezigheid van bouwverkeer (gesloten bestelbusjes).
- Ter hoogte van het brede trottoir voor het schoolgebouw is alleen aan de zijde van het schoolplein een bord geplaatst 'verboden te parkeren of stil te staan'. Voor aankomend verkeer (vanuit de Elzenhagesingel) is het niet duidelijk dat hier niet geparkeerd mag worden.

**Eindconclusie: De verkeersveiligheid in de schoolomgeving staat in de huidige situatie in ernstige mate onder druk, door een combinatie van aanwezigheid van bouwverkeer en het gedrag van ouders, in relatie tot de weginrichting. Er zijn op dit moment dermate veel verkeersveiligheidsrisico's dat de kans op een ongeval hier groot is.**

In paragraaf 2.6 worden dringende aanbevelingen gedaan om de verkeersveiligheid van de huidige situatie te vergroten.

## 2.5.2 Toekomstige situatie

**Het faseringsplan van de bouwwerkzaamheden toont aan dat de komende jaren nog veel bouwverkeer aanwezig is en naar verwachting veel overlast zal geven:**

- Het Hisgenpad wordt komende jaren meerdere keren volledig afgesloten voor gemotoriseerd verkeer;
- Projecten die in de fase afwerking komen trekken kleinschalig bouwverkeer aan (afwerking keukens, wanden, vloeren, elektra etc.);
- Projecten die worden voorbereid trekken grootschalig bouwverkeer aan (zandverplaatsing, bouwmaterialen etc.);
- De openbare ruimte rond de bouwprojecten moet (opnieuw) worden ingericht (wegwerkzaamheden, wegafsluitingen etc.).

Het aantal leerlingen in het schoolgebouw neemt komende jaren toe en daarmee naar verwachting ook het aantal verkeersbewegingen in de schoolomgeving:

- Met de geplande woninggroei in dit deel van Amsterdam is het een reële verwachting dat er meer schoolgaande kinderen komen;
- OBS De Weidevogel wordt gehuisvest op de plaats van Waldorf aan de Werf. De Weidevogel heeft een hoger leerlingenaantal dan de Waldorf (resp. 200 en 150). Bovendien neemt de reisafstand voor de meeste kinderen van De Weidevogel toe waarmee het aannemelijk is dat veel ouders hun kind(eren) met de auto naar school brengen.

**Eindconclusie: In de toekomstige situatie neemt de druk op de verkeersveiligheid in de schoolomgeving nog meer toe. De komende jaren blijft bouwverkeer in de schoolomgeving aanwezig en bovendien neemt het aantal schoolgaande kinderen en daarmee het aantal verkeersbewegingen toe. Er zijn aanvullende maatregelen nodig om ook in de toekomstige situatie – zolang de schoolomgeving toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer – de schoolgaande kinderen en andere weggebruikers een verkeersveilige omgeving te kunnen bieden. Onder de huidige omstandigheden is het onwenselijk om meer kinderen op deze locatie te huisvesten.**

In paragraaf 2.6 worden dringende aanbevelingen gedaan om de verkeersveiligheid in de toekomstige situatie te vergroten.

## 2.6 AANBEVELINGEN

De gemeente heeft de ambitie om van het Hisgenpad een autoluwe omgeving te maken, als de bouwwerkzaamheden in de directe omgeving zijn afgerond. Op dit moment wordt echter nog volop gebouwd rondom het schoolgebouw en is het Hisgenpad nog volledig toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Zo lang deze weg toegankelijk is, blijven weggebruikers hiervan gebruik maken. Een deel hiervan om bij de school te komen, maar ook bouwverkeer dat aan het Hisgenpad parkeert (busjes etc.). Hieronder volgt een aantal maatregelen om de huidige en toekomstige verkeerssituatie te verbeteren. Per maatregel in de huidige situatie is aangegeven of er urgentie in uitvoering is om de verkeersveiligheid te vergroten of dat de maatregel als wenselijke aanvulling kan worden beschouwd. De noodzaak van de voorgestelde maatregelen in de toekomstige situatie is sterk afhankelijk van uitvoering van de maatregelen die de huidige verkeerssituatie verkeersveiliger (kunnen) maken. Daarmee is voor de langere termijn maatregelen op dit moment niet aan te geven in welke mate ze urgent zijn.

### 2.6.1 Aanbevelingen verkeersveiligheid huidige situatie

#### **Bouwverkeer (urgent)**

Om de veiligheid van de schoolgaande kinderen te waarborgen wordt aanbevolen om schoolverkeer en bouwverkeer volledig van elkaar te scheiden. Bijvoorbeeld door tijdens de haal- en brengmomenten geen bouwverkeer toe te laten op het Hisgenpad of door (nieuwe of andere) afspraken te maken met aannemers (en onderaannemers) over het gebruik van het Hisgenpad. Er zijn in het recent verleden afspraken over het gebruik gemaakt, maar deze worden niet nagekomen.

Daarnaast heeft het bouwverkeer op dit moment vrijwel alle parkeerplaatsen in de omgeving in gebruik. Het wordt aanbevolen te onderzoeken of bouwverkeer op een andere locatie kan parkeren of om met aannemer (en onderaannemers) afspraken te maken over het parkeren. Indien parkeerplaatsen beschikbaar komen voor ouders van schoolgaande kinderen is de kans groot dat ouders minder snel parkeren op locaties met een parkeer- of stopverbod.

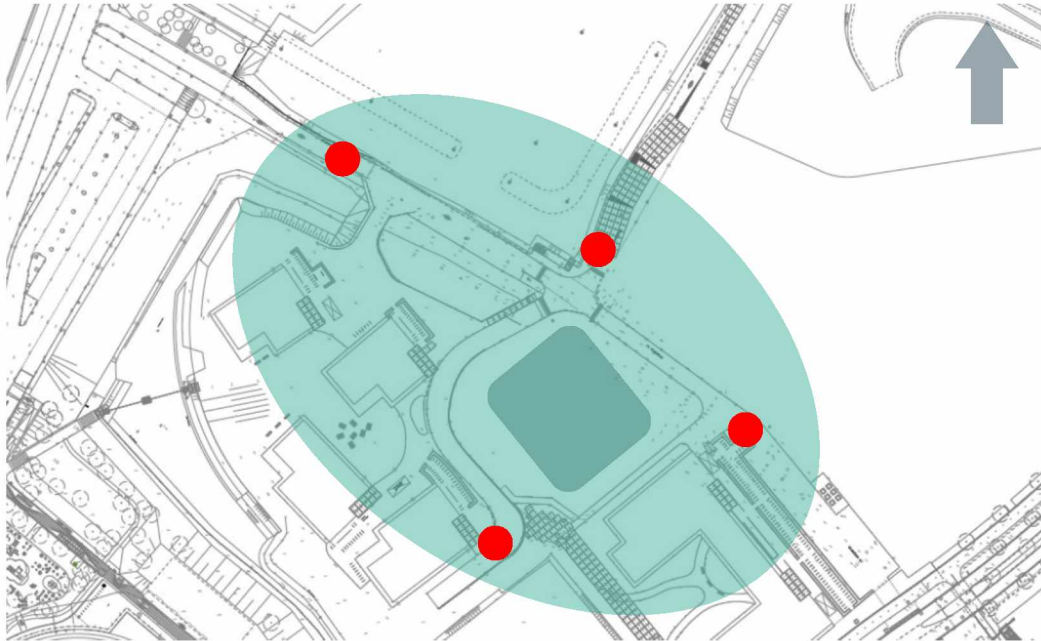
#### **Verkeerscirculatie (wenselijk)**

Doordat een deel van het Hisgenpad doodlopend is, worden weggebruikers die dit wegvak inrijden gedwongen om te keren. Het wordt aanbevolen te onderzoeken of het doodlopende deel aangesloten kan worden op de Elzenhagesingel zodat ouders van schoolgaande kinderen een 'lus' kunnen rijden. Gelet op de gemeentelijke ambities om deze schoolomgeving in de toekomst volledig autovrij te maken zou dit dan om een tijdelijke oplossing gaan.

#### **Markering en bebording (urgent)**

De bebording en markering op het Hisgenpad is niet overal even consequent toegepast. Het wordt aanbevolen om hier aandacht aan te geven.

- Schoolzone verruimen. Het schoolgebouw ligt op dit moment maar gedeeltelijk binnen de schoolzone. Bovendien wordt de schoolzone alleen door middel van wegmarkering aangegeven. Het wordt aanbevolen om de gehele schoolomgeving binnen de aanduiding 'schoolzone' te leggen, door middel van markering én bebording (zie afbeelding 13). Dit speelt in op het verwachtingspatroon van weggebruikers. Ideale is de schoolzone ruim opgezet en worden markering en bebording vóór een kruispunt geplaatst, zoals aangegeven met de rode stippen in afbeelding 14.
- Verwijzing naar het parkeerterrein ter hoogte van de Buikslotermeerdijk opnemen. Door ter hoogte van Elzenhagesingel en het schoolgebouw te verwijzen naar het parkeerterrein worden weggebruikers verleid om hun auto daar te parkeren. De gemeente geeft aan dat dit parkeerterrein in de toekomst wordt afgesloten. De voorgestelde verwijzing is dus tijdelijk van aard. Op het moment dat de schoolomgeving autovrij wordt gemaakt komt de verwijzing te vervallen.



Afbeelding 14: Markering en bebording 'schoolzone' (rood) rond het schoolgebouw aanleggen en/of verruimen.

#### **Parkeren (urgent)**

De strook met haakse parkeervoorzieningen aan het begin van het Hisgenpad is beperkt van afmeting. Uitrijdende voertuigen staan direct op de rijbaan en hebben beperkt zicht op aankomend (fiets)verkeer. Idealiter wordt de parkeerstrook heringericht tot een strook met langspareervakken. Mocht ervoor worden gekozen de haakse parkeervakken te behouden, dan wordt het aanbevolen om de vakken te verlengen zodat uitrijdende voertuigen meer ruimte en tijd hebben om op aankomend (fiets)verkeer te letten (risicostrook).

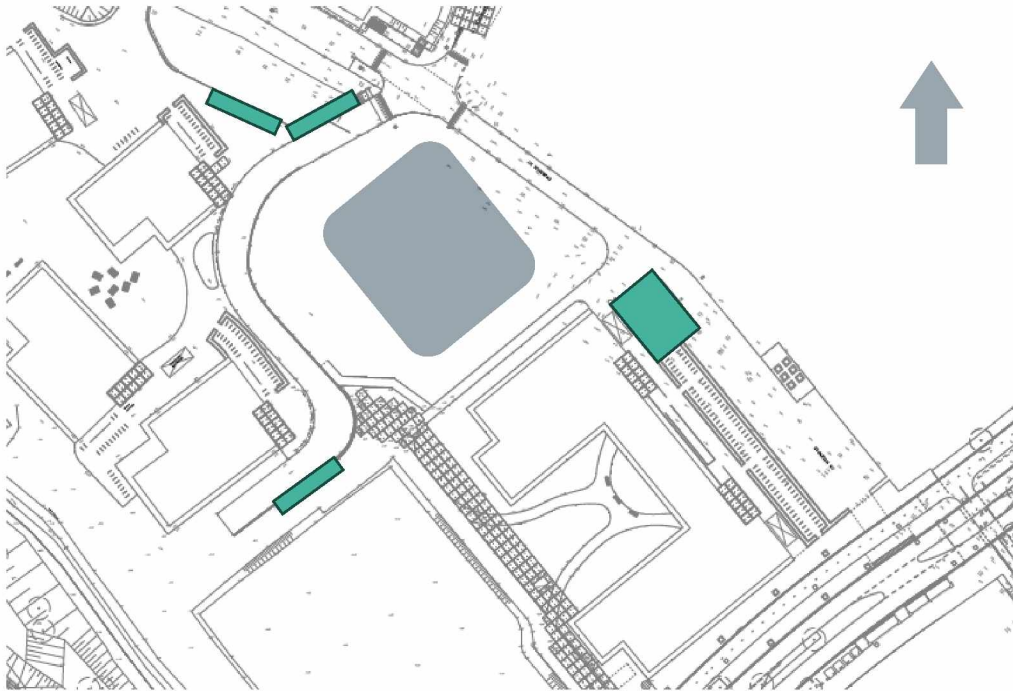
#### **Parkeren (wenselijk)**

Het wordt aanbevolen om de openbare ruimte rond de woningen voor studenten en statushouders anders in te richten. Op dit moment zijn grote delen van deze ruimte voorzien van klinkerverharding en ligt alles op hetzelfde niveau. Het aanwezige verkeersbord voorkomt niet dat hier geparkeerd wordt, dus richt de ruimte zo in dat voertuigen hier niet meer kunnen parkeren.

#### **Parkeervoorzieningen voor bakfietsen (urgent)**

Veel kinderen worden per bakfiets naar school gebracht. De grote hoeveelheid bakfietsen blokkeert echter het trottoir voor het schoolgebouw en het voetpad naast de school (ter hoogte van kinderdagverblijf). Dit zorgt ervoor dat voetgangers minder ruimte hebben en soms moeten uitwijken naar de rijbaan. Door parkeervoorzieningen voor bakfietsen te faciliteren worden ouders verleid om de fiets niet direct voor de ingang te stallen.

De voorgaande aanbevelingen in acht genomen kan worden overwogen om parkeervoorzieningen voor bakfietsen te treffen in de openbare ruimte rond het schoolplein of ter hoogte van de haakse parkeervakken aan het begin van het Hisgenpad.



Afbeelding 15: Potentiële uitbreidingslocaties voor het stallen van (bak-)fietsen (in groen).

#### **Afzetten trottoir (urgent)**

Voorgaande aanbeveling (parkeervoorzieningen bakfietsen) wordt versterkt door het trottoir voor de school af te zetten. Hier geldt een parkeer- en stopverbod, maar dat wordt op dit moment genegeerd. Door het trottoir af te zetten, bijvoorbeeld met gekleurde elementen of bloembakken (zie afbeeldingen 16a en 16b) worden weggebruikers gedwongen hun voertuig of bakfiets op een andere plek te parkeren en stallen en krijgen voetgangers meer ruimte.



Afbeelding 16a en 16b: Voorbeelden van mogelijke trottoirafzettingen.

Mocht ervoor gekozen worden om het trottoir toegankelijk te houden, dan wordt aanvullend aanbevolen om ter hoogte van het brede trottoir voor het schoolgebouw een verkeersbord E2 te plaatsen aan de zijde Elzenhagesingel.

#### **Gedrag (wenselijk)**

De directies van beide aanwezige scholen hebben aangegeven dat ouders van schoolgaande kinderen meermaals zijn aangesproken op hun parkeer- en rijgedrag. Aanvullend hierop kan worden overwogen om gezamenlijk (eventueel met kinderdagverblijf en de gemeente) een bewustwordingscampagne te starten.

#### **Verkeersregelaars en handhaving (urgent)**

Afhankelijk van het overnemen van alle voorgaande aanbevelingen wordt ten slotte aanbevolen om te onderzoeken of (meer) gebruik gemaakt kan worden van verkeersregelaars en om consequent en structureel te handhaven op foutparkeren. Veel ouders parkeren op locaties met een parkeer- of stopverbod. Met de hoeveelheid parkeeracties neemt ook de verkeersdruk toe en wordt de schoolomgeving als chaotisch en onveilig ervaren. De scholen spreken de ouders meermaals aan op hun gedrag, helaas heeft dit geen effect.

### **2.6.2 Aanvullende aanbevelingen verkeerssituatie na verhuizing**

**Als De Weidevogel verhuist naar het schoolgebouw aan het Hisgenpad, dienen er aanvullende maatregelen genomen te worden om de verkeersveiligheid rond het schoolgebouw te waarborgen tot het moment dat de gehele schoolomgeving autovrij wordt verklaard. Onder de huidige omstandigheden is het ongunstig en niet wenselijk om op deze locatie nog meer kinderen te huisvesten.**

Op dit moment zijn er plannen in voorbereiding om Waldorf aan de Werf (ca. 150 leerlingen) te verhuizen van het schoolgebouw aan het Hisgenpad naar een andere locatie. Wanneer Waldorf verhuist komt ruimte beschikbaar voor OBS De Weidevogel (ca. 200 leerlingen). De toename van leerlingen betekent ook een toename van verkeersbewegingen tijdens de haal- en brengmomenten. Te meer omdat een overgroot deel van de leerlingen van De Weidevogel naar verwachting met de auto naar school worden gebracht. Dit heeft effect op de verkeerssituatie aan het Hisgenpad.

#### **Schoolbus**

Zoals eerder aangegeven is, ligt De Weidevogel in het buitengebied, op ca. 20 minuten fietsafstand van de beoogde tijdelijke locatie. Het wordt aanbevolen om te onderzoeken of het inzetten van een schoolbus mogelijk is. Door de inzet van een schoolbus neemt het aantal verkeersbewegingen tijdens de haal- en brengmomenten aanzienlijk af. Gelet op de huidige verkeersdruk is dit zeer wenselijk. Inzet van een schoolbus vraagt aanvullend onderzoek naar de haalbaarheid ervan. Er zijn financiële consequenties en praktische zaken die uitgezocht moeten worden. De inzet van een schoolbus heeft draagvlak bij het schoolbestuur van De Weidevogel.

#### **Parkeerterrein atletiekbaan**

Uit aanvullend onderzoek kan blijken dat de inzet van een schoolbus niet haalbaar is. In dat geval wordt aan de gemeente aanbevolen om met de aanwezige scholen afspraken te maken over het gebruik van het parkeerterrein van de atletiekbaan. Er geldt momenteel een betaald parkeren regime (na 09:00 uur). Het wordt aanbevolen te onderzoeken of tijdens de haal- en

brengtijden een uitzondering op dit regime gemaakt kan worden. Daarnaast is het wenselijk om een duidelijke, directe verbinding tussen het parkeerterrein en de school te realiseren om ouders te verleiden het terrein te gebruiken. Hierbij kan bijvoorbeeld het principe 'Loopbus' worden geïntroduceerd, waarbij ouders en/of docenten geclusterd met leerlingen naar school lopen.

Tegelijkertijd dienen alle andere parkeervoorzieningen in de directe schoolomgeving te worden beperkt. Voor ouders moet duidelijk zijn dat dit parkeerterrein dé parkeervoorziening voor school is.

#### **Afgesloten wegvak**

Tijdens de bouwwerkzaamheden wordt het Hisgenpad meerdere malen afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Het wordt aanbevolen om voor die momenten te onderzoeken of de fietsverbinding tussen de Buikslotermeerdijk en de Nieuwe Purmerweg tijdelijk opengesteld kan worden voor gemotoriseerd verkeer. Daarmee blijft de toegankelijkheid van het parkeerterrein aan de Buikslotermeerdijk gegarandeerd. Mogelijk dienen aanvullende maatregelen te worden genomen op het fietspad om hier de verkeersveiligheid van met name kwetsbare verkeersdeelnemers te waarborgen.

#### **Inzetten op stimulering fietsen**

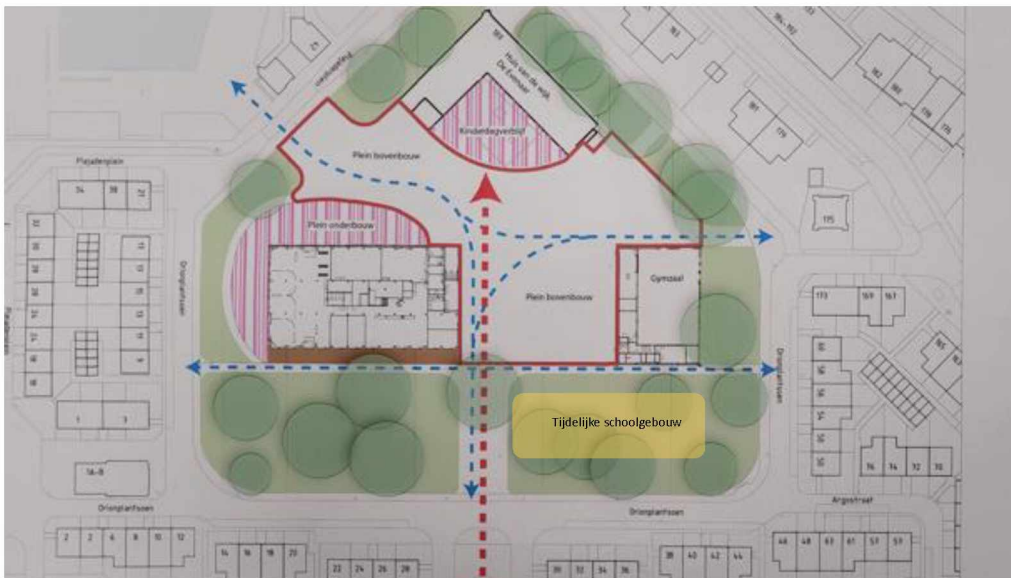
Het wordt aanbevolen om door middel van campagnevoering bij ouders van schoolgaande kinderen het gebruik van fiets onder de aandacht te brengen. Bijvoorbeeld door inzichtelijk te maken welke route vanuit Ransdorp naar de nieuwe schoollocatie de meest veilige is en wat vanuit daar de gemiddelde aanrijtijden per fiets zijn. Het uitvoeren van een fietskeuring (Fiets APK) op fietsen van kinderen en ouders kan daarbij eveneens stimulerend werken.



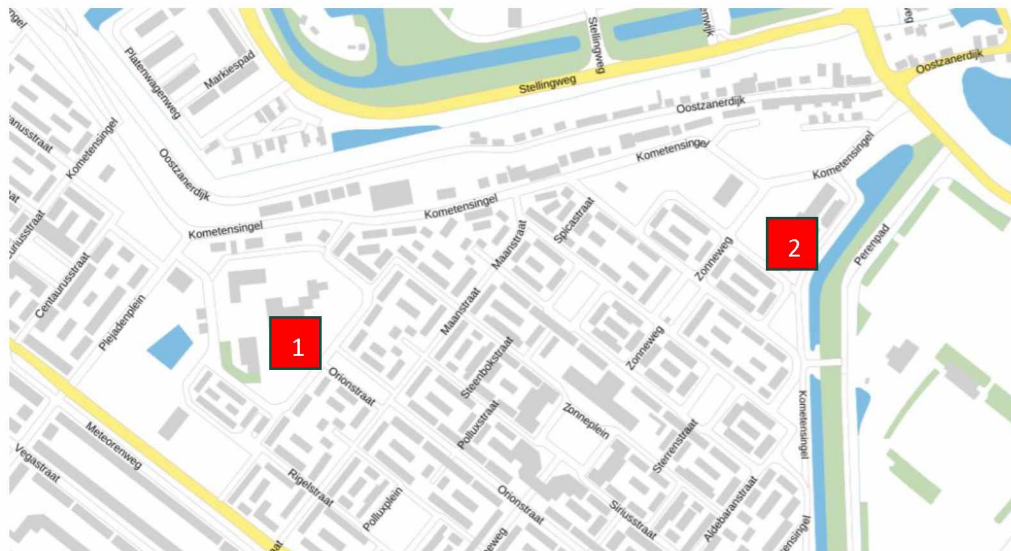
### 3 DALTONSCHOOL DE POOLSTER

#### 3.1 INLEIDING

Het schoolgebouw van Daltonschool De Poolster (hierna te noemen De Poolster) aan het Plejadenplein 40 wordt gerenoveerd. Hiervoor is er aan het Orionplantsoen 23 een tijdelijk huisvesting gebouwd. Het tijdelijke schoolgebouw ligt op dezelfde kavel als het nieuwe schoolgebouw (zie afbeelding 17). De renovatie vindt plaats tussen 2023 en begin 2025. De verwachting is dat De Poolster in februari 2025 terug verhuist naar de nieuwbouw.



Afbeelding 17: Plattegrond nieuwe schoolgebouw en de tijdelijke locatie (geel vlak).



Afbeelding 18: Daltonschool De Poolster (1) en IKC Tuindorp (2).

Enkele straten verderop is IKC Tuindorp gevestigd (hierna te noemen Tuindorp), die eveneens vervangende nieuwbouw krijgt en waardoor tijdelijke huisvesting nodig is. Het ligt voor de hand dat Tuindorp volgendelijk vanaf het voorjaar 2025 verhuist naar de leeggekomen tijdelijke huisvesting aan het Orionplantsoen. Vanaf dat moment zitten dan twee basisscholen vlak bij elkaar. Dit legt druk op de openbare ruimte. De tijdelijke huisvesting van Tuindorp zal voor een



duur van circa 2 jaar zijn. Deze school ligt op ca. 400 meter afstand van het tijdelijke schoolgebouw en heeft hetzelfde voedingsgebied. Hierdoor is het aannemelijk dat er geen extra auto bewegingen naar de tijdelijke schoollocatie komen. De school heeft wel een hoger leerlingaantal, namelijk ca. 330 leerlingen.

De buurtbewoners en gemeente Amsterdam hebben hun zorgen uitgesproken om de extra verkeersbewegingen aan het Orionplantsoen en omgeving, bij het verhuizen van Tuindorp naar de tijdelijke huisvesting. Zoals eerder gezegd is de buurt kleinschalig met smalle straten (afbeelding 19).

Aantal leerlingen Poolster:	240
Aantal leerlingen IKC Tuindorp:	330

*Afbeelding 19: Kleinschalige wijk met veel smalle straatjes.*

## 3.2 LOCATIESCHOUW

### 3.2.1 Algemeen

Op dinsdag 23 januari 2024 is een locatieschouw uitgevoerd in de omgeving van de tijdelijke huisvesting aan het Orionplantsoen en Plejadenpad. De schouw is uitgevoerd van 13.30 tot 15.00 uur. Weersomstandigheden zijn droog en ca. 7 graden. Als aanvulling op de huidige situatie heeft er een interview plaatsgevonden met directieleden van De Poolster en Tuindorp. De uitkomsten hiervan zijn als bijlage toegevoegd aan deze rapportage (zie bijlage 2).

### 3.2.2 Verkeerssituatie en gedrag

Zoals op de plattegrond (zie afbeelding 17) te zien is, heeft het tijdelijke schoolgebouw de ingang en zijingang aan het Orionplantsoen. Het trottoir voor beide ingangen is smal. Aan de oostzijde van de rijbaan liggen langspaarkeervakken. Bijna alle parkeerplaatsen (circa 12) zijn bij aanvang van de schouw al bezet (zie afbeelding 20).



*Afbeelding 20: Het Orionplantsoen met rechts in beeld de tijdelijke huisvesting van De Poolster. Om 13.30uur zijn bijna alle parkeerplaatsen al bezet.*

Vanaf 14.15uur komen de eerste medewerkers van nabijgelegen BSO's met busjes en bakfietsen (afbeelding 21a). Deze parkeren (op aanwijzen van de school) aan de zijkant van het schoolplein op het Plejadenplein. Dit zorgt voor spreiding van de drukte. De ouders die hun kinderen met de auto ophalen parkeren voornamelijk (gedeeltelijk) op het trottoir aan de kant van het schoolgebouw. Hierbij blokkeren ze gedeeltes van het trottoir en de al smalle rijbaan. Ouders die hun kinderen met de auto ophalen komen vanaf ca. 14.20 uur aan. Aan de hele strook voor de school (zijde Orionplantsoen) staan auto's geparkeerd.



*Afbeelding 21a en 20b: : BSO busjes en bakfietsen en het brede trottoir.*

Vanaf 14.25uur komen ook ouders te voet en met de fiets aan. Opvallend is dat de meeste ouders met hun (bak)fiets op de rijbaan gaan staan wachten. Hierbij wordt voor een groot deel de doorgaande rijbaan geblokkeerd. Anderzijds geeft dit gedrag aan dat ouders zich veilig genoeg voelen om op de rijbaan te staan. Er rijdt tijdens het haalmoment geen doorgaand verkeer door de straat. Omdat er niet veel kinderen met de auto opgehaald worden heeft dit ook niet direct effect op de doorstroming. Op de delen dat het trottoir breed is (3,60 meter) staan ouders te wachten, soms met de fiets aan de hand (afbeelding 21b). Er is onvoldoende ruimte op het trottoir aan de schoolzijde voor alle ouders, mogelijk is dit een van de redenen voor ouders om op de rijbaan te wachten. De meeste ouders willen bovendien zo dicht mogelijk

bij de ingang wachten op hun kind(eren). Tijdens de schouw valt het op dat er op veel plaatsen attenties staan met "pas op hondenpoep". De hondenpoep zorgt er wellicht ook voor dat ouders niet uitwijken naar de groenstrook.



*Afbeelding 22: Ouders staan op de rijbaan rondom de ingang te wachten op hun kinderen.*

Om 14.30 uur komen de eerste kinderen de school uit. Het duurt ongeveer 5 minuten voordat alle klassen buiten zijn. De kinderen die met de BSO-leiding meegaan verzamelen op het schoolplein. De BSO's wachten tot 14.45 uur voordat ze vertrekken. De meeste ouders met kinderen zijn dan al vertrokken. Dit zorgt voor vermindering van de drukte rondom de school.

Ook na 14:30 uur is het relatief rustig met gemotoriseerd verkeer. Om ca. 14:40 uur is het trottoir voor de school weer autovrij.

### **3.2.3 Weginrichting**

De verkeerssituatie en het gedrag van weggebruikers zijn in de voorgaande paragraaf beschreven. Daarnaast is tijdens de locatieschouw ook gekeken of de weginrichting van het Orionplantsoen en Plejadenplein is aangebracht conform de richtlijnen voor erftoegangswegen, zoals opgesteld door het CROW in de publicatie Basiskkenmerken Wegontwerp.

Het Orionplantsoen (en in het verlengde het Plejadenplein) is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. De weg is voorzien van gesloten verharding in de vorm van asfalt. In de basiskkenmerken van het CROW wordt aanbevolen om op erftoegangswegen open verharding toe te passen, bijvoorbeeld in de vorm van klinkers. Door hiervan af te wijken kan bij weggebruikers onduidelijkheid ontstaan over de wegcategorie en de daaraan gekoppelde maximumsnelheid.

Het trottoir voor de school is relatief smal (1,50 meter), het trottoir aan de overzijde varieert tussen de 0,60 en 3,60 meter.

Aan de oostzijde van het Orionplantsoen liggen langspaarkeervakken, aangeduid met markering. Er is geen bebording aanwezig die duidt op een parkeerverbod aan de westzijde. Op erftoegangswegen is het toegestaan om op de rijbaan te parkeren. Als dat hier gebeurt wordt de rijbaan naar verwachting te smal voor weggebruikers om te kunnen passeren.

In de straat is geen markering of bebording aanwezig die een schoolzone aanduidt. Aanwezigheid van deze attentie is geen verplichting, maar wordt voor de duidelijkheid wel aanbevolen.

### 3.3 SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID

Om de subjectieve verkeersveiligheid in beeld te krijgen is een interview afgenomen bij directieleden van de scholen De Poolster en Tuindorp. Hieronder is een opsomming van de meest benoemde knelpunten, zorgen en wensen opgenomen. De volledige uitkomsten van dit interview zijn als bijlage aan deze rapportage gevoegd (zie bijlage 2 Interview scholen De Poolster en Tuindorp):

#### *Knelpunten en zorgen*

- Het tijdelijke schoolgebouw aan het Orionplantsoen bestaat uit 10 klaslokalen. Dat is te weinig voor een school met ca. 300 leerlingen;
- Als twee scholen zo dicht bij elkaar worden geplaatst, dan wordt het hier 's ochtends en 's middags veel te druk;
- Er is nu al te weinig ruimte (smalle wegen, smalle trottoirs). Bijna geen parkeerplaatsen waardoor veel mensen op het trottoir parkeren;
- Er is bij ouders geen interesse in het inzetten van verkeersouders;
- Vanaf 2025 betaald parkeren in de buurt;
- Door een enkele omwonende wordt geklaagd over bakfietsen voor de deur. Hierover wordt vervolgens gecommuniceerd naar de ouders;
- Handhaving op foutparkeren rond de school is zeer beperkt.

#### *Wensen*

- Plaatsen van bebording en markering voor een schoolzone;
- Maak van het Orionplantsoen een schoolstraat;
- Stel een parkeer- en stopverbod in op de oostzijde van het Orionplantsoen (zijde voor de school).

### 3.4 CONCLUSIES

#### 3.4.1 Huidige situatie

Op basis van de resultaten van de locatieschouw en het gehouden interview worden de volgende conclusies getrokken:

##### **De openbare ruimte rond de school is beperkt:**

- Smalle wegen, smalle trottoirs;
- Er zijn weinig parkeerplaatsen aanwezig.

**Een deel van de ouders van schoolgaande kinderen negeert de verkeersregels:**

- Er wordt stelselmatig op het trottoir direct voor school geparkeerd;
- Veel wachtende ouders staan op straat.

**Parkeren in de schoolomgeving is een probleem:**

- De straten zijn smal, er is te weinig ruimte om op de rijbaan te parkeren;
- Er zijn weinig parkeerplaatsen. Veel ouders parkeren in omliggende straten of op het trottoir;
- Er zijn geen voorzieningen voor het stallen van fietsen voor wachtende ouders. Fietsen worden zodoende op het trottoir of de rijbaan gestald.

**De weginrichting voldoet op meerdere onderdelen niet aan basiskennmerken wegontwerp:**

- Het Orionplantsoen is voorzien van asfalt;
- Grote delen van de trottoirs zijn te smal (trottoir direct voor school is 1,50 meter, trottoir aan de overzijde is deel 0,60 meter breed);
- Er is geen bebording of markering aanwezig die duidt op een schoolomgeving;
- Aan de westzijde van het Orionplantsoen zijn parkeervakken aangeduid door middel van markering. Dit is niet gebruikelijk op erftoegangswegen. Door deze parkeerplaatsen aan te duiden wordt de suggestie gewekt dat aan de andere zijde niet geparkeerd mag worden. Dit kan tot onduidelijkheid bij weggebruikers leiden.

**Eindconclusie: De verkeersveiligheid in de schoolomgeving staat onder druk door een combinatie van beperkte ruimte en het haal- en brenggedrag van ouders. De huidige inrichting en het weggebruik/rijgedrag leveren geen directe verkeersveiligheidsrisico's op.**

In paragraaf 3.5 worden aanbevelingen gedaan om de verkeersveiligheid te vergroten.

### 3.4.2 Toekomstige situatie

**Het tijdelijke schoolgebouw kan onder de huidige omstandigheden de hoeveelheid leerlingen van IKC Tuindorp niet aan:**

- Het gebouw biedt plaats aan tien groepen. IKC Tuindorp bestaat uit meer groepen. Hiervoor zullen aanvullende maatregelen moeten worden getroffen;
- Op het smalle schoolplein aan de voorzijde van het gebouw staan fietsenrekken. Wanneer hier een school wordt gehuisvest met meer kinderen zijn er onvoldoende voorzieningen voor het stallen van fietsen.

**Met de verhuizing van IKC Tuindorp naar het Orionplantsoen komt de openbare ruimte nog meer onder druk te staan:**

- Op dit moment is er parkeeroverlast in de schoolomgeving. Als hier dagelijks 300 leerlingen extra naar school gaan, nemen ook het aantal verkeersbewegingen en de parkeerbehoefte in de directe omgeving toe. Daar kan (nog) niet in worden voorzien;
- Door beperkte ruimte op het trottoir direct voor school staan veel ouders op straat te wachten. Ook dat aantal neemt toe wanneer een grotere school hier wordt gehuisvest.
- Voor ouders die hun kind(eren) met de fiets naar school brengen zijn onvoldoende/geen voorzieningen.

**Eindconclusie: In de toekomstige situatie waarin IKC Tuindorp in het tijdelijke schoolgebouw naast De Poolster wordt gehuisvest neemt de druk op de verkeersveiligheid toe. Door de toenemende drukte (verdubbeling) in combinatie met de beperkte openbare ruimte, ontstaan er verkeersveiligheidsrisico's en neemt de kans op een ongeval toe. Er zijn maatregelen nodig om de verkeersveiligheid in de toekomstige situatie te waarborgen.**

In paragraaf 3.5 worden aanbevelingen gedaan om ook in de toekomstige situatie schoolgaande kinderen en andere weggebruikers een verkeersveilige omgeving te kunnen bieden.

### **3.5 AANBEVELINGEN**

In dit verkeersonderzoek wordt de haalbaarheid onderzocht van het verhuizen van IKC Tuindorp naar het tijdelijke schoolgebouw aan het Orionplantsoen. DTV is van mening dat er maatregelen moeten worden getroffen om de verkeersveiligheid in de schoolomgeving van De Poolster te vergroten, zowel voor de huidige als voor de toekomstige situatie. Per maatregel in is aangegeven of er urgentie in uitvoering is om de verkeersveiligheid te vergroten of dat de maatregel als wenselijke aanvulling kan worden beschouwd.

#### **3.5.1 Aanbevelingen verkeersveiligheid huidige situatie**

Op basis van de locatieschouw zijn er in de huidige situatie in beperkte mate verkeersveiligheidsrisico's te benoemen. Dat betekent niet dat de verkeerssituatie niet als onveilig ervaren kan worden. Uit het interview met de schoolleiding van De Poolster en IKC Tuindorp blijkt dat de verkeerssituatie door ouders wel als onveilig wordt ervaren.

De meeste overlast wordt veroorzaakt door de parkeerproblematiek. Smalle straten en (te) weinig ruimte voor aanwezigheid van verschillende modaliteiten leidt ertoe dat ouders van schoolgaande kinderen in de wijde omgeving parkeerplaatsen zoeken of half op het trottoir parkeren. In de voorliggende paragraaf worden aanbevelingen gedaan om de huidige situatie te verbeteren.

##### **Instellen van een schoolzone (urgent)**

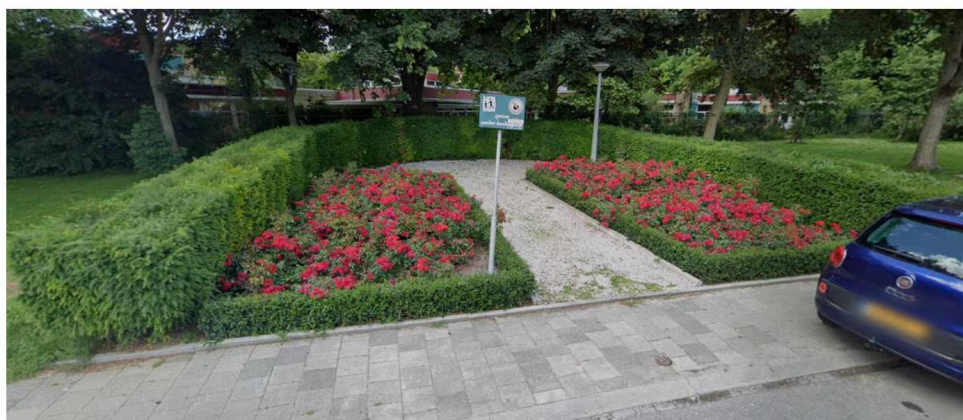
Tijdens de schouw is opgevallen dat er in de schoolomgeving geen bebording en markering aanwezig is met de aanduiding 'schoolzone'. Het is in Amsterdam gebruikelijk om door middel van bebording en markering schoolzones aan te duiden, zodat weggebruikers alert(er) zijn op mogelijke aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Door dit uniform en consequent toe te passen wordt tegemoet gekomen aan het verwachtingspatroon van weggebruikers. In de onderstaande afbeelding wordt een voorstel gedaan voor de locatie van markering en bebording.



Afbeelding 23: Bebording en markering aanbrengen (in rood) die duidt op aanwezigheid van een schoolzone.

#### Faciliteren locatie wachtende ouders (wenselijk)

Op het trottoir voor de school is weinig plaats voor ouders om te wachten. Het trottoir is smal en wordt ook nog eens deels gebruikt om te parkeren. De groenvoorziening voor de school is bovendien bevuild met hondenpoep, waardoor wachtende ouders uitwijken naar de rijbaan. Tussen het tijdelijke schoolgebouw en het schoolplein (tegenover de buurtmoestuin) is een halve cirkelvormige groenvoorziening aangebracht (zie afbeelding 24). Het wordt aanbevolen om te onderzoeken of deze locatie (tijdelijk) verhard kan worden, zodat ouders hier veilig kunnen wachten en niet op straat hoeven te staan. Geef er kenbaarheid aan bij de schoolkinderen zodat zij weten waar papa of mama staat te wachten, bijvoorbeeld door een wedstrijd te maken voor het mooiste 'wachtbord' of door trottoirtegels met felgekleurde voetstappen te plaatsen die van de school naar de wachtruimte leiden etc.

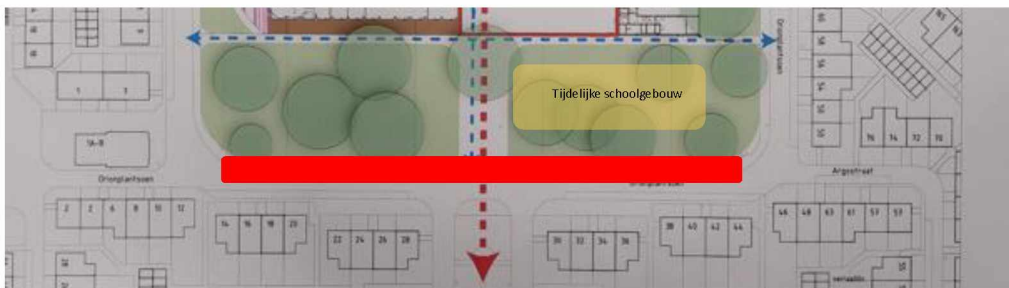


Afbeelding 24: Op de locatie van het groen (tijdelijk) een wachtruimte te maken voor wachtende ouders.

### **Plaatselijk parkeerverbod voor de school (urgent)**

De Poolster en de ouders van haar schoolgaande kinderen ervaren de parkeerdruk in de omgeving van het schoolgebouw als hoog. Ieder plekje wordt benut om een auto te parkeren, zo ook recht voor school. Hierdoor staat ook de verkeersveiligheid in de directe schoolomgeving onder druk. Om schoolgaande kinderen en andere voetgangers een verkeersveilige(re) openbare ruimte te kunnen bieden, wordt aanbevolen om voor de schoolzijde van de rijbaan van het Orionplantsoen een parkeer- en stilstaan verbod in te stellen voor gemotoriseerd verkeer.

Door hier een parkeerverbod in te stellen (verkeersbord E02) hoeven wachtende ouders zich niet tussen gemotoriseerd verkeer te begeven én neemt het risico op ongevallen met schoolverlatende kinderen af. Ter aanvulling kan worden overwogen om (een deel van) de parkeerstrook in te richten als stallingsruimte voor (bak-)fietsen. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan ouders die hun kind(eren) per fiets wegbrengen en ophalen.



Afbeelding 25: Locatie parkeerverbod (in rood).

Om deze maatregel fysiek kracht bij te zetten kan worden overwogen om het trottoir af te zetten met paaltjes en/of bloembakken zoals eerder geadviseerd is in paragraaf 2.6.

### **Schoolstraat (wenselijk)**

In het interview met beide scholen zijn wensen geuit voor het instellen van een schoolstraat ter hoogte van het Orionplantsoen.

Een schoolstraat-principe houdt in dat een weg tijdens haal- en brengtijden volledig wordt afgesloten van gemotoriseerd verkeer en uitsluitend toegankelijk is voor voetgangers en fietsverkeer. Dit is een zeer ingrijpende maatregel die pas wordt toegepast als andere maatregelen onvoldoende effect hebben. De maatregel heeft namelijk niet alleen effect op het Orionplantsoen, maar op de verkeerscirculatie in de hele wijk. Op basis van de resultaten van de locatieschouw zijn er onvoldoende aanknopingspunten om op dit moment een dergelijke maatregel aan te bevelen.

## **3.5.2 Aanvullende aanbevelingen verkeerssituatie na verhuizing**

Met de beoogde verhuizing van IKC Tuindorp naar de tijdelijke schoollocatie verdubbelt het aantal leerlingen én dus ook het aantal verkeersbewegingen in de schoolomgeving. Hiermee komt meer druk op de ruimte en op de verkeersveiligheid te staan. Met de verwachte verkeerstoename bestaat er een reële kans dat de verkeersbeleving die nu door de school en door ouders als 'gemoedelijk' ervaren wordt in negatieve zin verandert.

Als de keuze wordt gemaakt om IKC Tuindorp in het tijdelijke schoolgebouw te huisvesten, in directe nabijheid van De Poolster, dan zijn in het kader van verkeersveiligheid aanvullende en grootschalige(re) maatregelen nodig. Bovendien zijn uitbreidingsmaatregelen op het tijdelijke schoolgebouw nodig om groepen van Tuindorp te kunnen faciliteren.

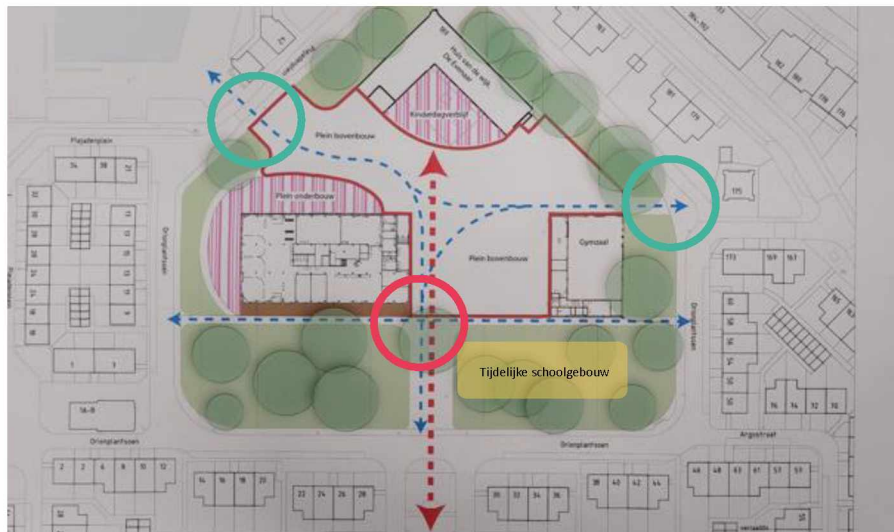
#### Haal- en brengtijden spreiden (urgent)

Om de verkeersdrukke in de schoolomgeving tijdens piekmomenten te beperken, wordt aanbevolen om de haal- en brengtijden van beide scholen te spreiden. Op dit moment zijn de aanvangs- en eindtijden van beide scholen gelijk of liggen dicht bij elkaar (aanvang beide scholen om 08:30 uur, De Poolster is om 14:30 uur uit en Tuindorp om 14:15 uur). Voor optimale spreiding van het verkeer wordt aanbevolen om minimaal 20 tot ideaal 30 minuten verschil tussen de aanvangs- en eindtijden aan te brengen.

#### Kinderen spreiden over verscheidene toegangen (urgent)

Het nieuwe schoolgebouw van De Poolster krijgt meerdere ingangen richting het schoolplein (zie afbeelding 26). De hoofdingang komt in het verlengde van de buurtmoestuin, naast het tijdelijke schoolgebouw, te liggen. Gezien de ligging van het nieuwe schoolgebouw is de kans groot dat veel kinderen de entree aan het Orionplantsoen gaan gebruiken. In de periode dat Tuindorp in het tijdelijke schoolgebouw huisvest zorgt dit voor grote piekbelasting op de verkeerssituatie tijdens haal- en brengtijden.

Het wordt aanbevolen om, zolang het tijdelijke schoolgebouw wordt gebruikt door een andere school, de entree van De Poolster aan de zijde Orionplantsoen afgesloten te houden (rode cirkel). Door de (tijdelijke) afsluiting ontstaat spreiding van de schoolgaande kinderen en daarmee spreiding van de verkeersbewegingen. Als het tijdelijke schoolgebouw buiten gebruik wordt gesteld kan de hoofdingang in gebruik genomen worden.



Afbeelding 26: Plattegrond nieuwe schoolgebouw en de tijdelijke locatie (geel vlak).

#### Enrichtingsverkeer (wenselijk)

De wijk Tuindorp kenmerkt zich o.a. door haar smal opgezette straten. Met een breedte van ca. 4,25 meter sluiten het Orionplantsoen en Plejadenplein daar op aan. In beide wegen zijn door middel van markering parkeerplaatsen gerealiseerd, maar er wordt ook met regelmaat aan de

andere zijde van de weg geparkeerd, al dan niet gebruik makend van het naastgelegen smalle trottoir.

In aanvulling op de eerdergenoemde maatregelen wordt aanbevolen om te onderzoeken of op het Orionplantsoen en het Plejadenplein eenrichtingsregime ingesteld kan worden (zie afbeelding 26 voor voorbeeld). Het toepassing van eenrichtingsregime is een ingrijpende maatregel die veel voorbereiding nodig heeft. De gemeente moet de gevolgen voor de omliggende wegen in beeld brengen (verkeerscirculatie). Voor het instellen van eenrichtingsregime is een verkeersbesluit nodig. Hiervoor wordt een juridische procedure gevolgd die enkele maanden duurt (voorbereiding, advisering, ter inzage legging etc.).

De maatregel heeft zoals gezegd niet alleen effect op de genoemde wegen zelf, maar op heel de buurt. Draagvlak bij omwonenden is dus essentieel. Daarom kan worden overwogen de maatregel in eerste instantie tijdelijk in te zetten, bij wijze van experiment. Omdat weggebruikers tijd nodig hebben om aan een nieuwe situatie te wennen, wordt daarbij geadviseerd de proef gedurende 1 jaar uit te voeren. Tijdens en na de proef volgt een evaluatie en na evaluatie met de scholen en omwonenden kan de maatregel dan worden gecontinueerd of juist worden stopgezet.



Afbeelding 27: Voorbeeld van het instellen van eenrichtingsverkeer op het Orionplantsoen en het Plejadenplein.

#### **Alternatieve locatie (wenselijk)**

In het interview met beide scholen is een perceel aan de Kometensingel (achter de kerk) onder de aandacht gebracht als alternatieve locatie voor tijdelijke huisvesting van IKC Tuindorp. Het voorliggende onderzoek beperkt zich op dit moment tot analyse van en aanbevelingen voor de verkeerssituatie op en rond het Orionplantsoen. De onderzoeksresultaten hiervan geven op dit moment geen aanleiding om aanbevelingen te doen ten aanzien van de genoemde alternatieve locatie. Als uit aanvullend onderzoek blijkt dat uitvoering van de voorgestelde maatregelen niet tot de gewenste resultaten leidt, dan wordt dringend aanbevolen om de genoemde alternatieve locatie alsnog bij dit onderzoek te betrekken.

# BIJLAGEN

## **BIJLAGE 1 INTERVIEW SCHOLEN J.H. HISGENPAD**

## BIJLAGE 2 INTERVIEW SCHOLEN ORIONPLANTSOEN