

Onderzoek veilige schoolroutes

Eindrapport | Gemeente Hollands Kroon

Projectomschrijving:	Hollands Kroon, verkeerskundige ondersteuning
Projectnummer:	23.0173
Datum:	april 2024
Opdrachtgever:	Gemeente Hollands Kroon
Contactpersoon:	Emma Kloezen Willem Matahelumual

Inleiding



1.1 Aanleiding

De gemeente Hollands Kroon heeft de ambitie om de verkeersveiligheid op schoolroutes voor leerlingen in zowel het basis- als voortgezet onderwijs te verbeteren. Om concreet aan de slag te kunnen gaan met het verkeersveiliger maken van routes voor scholieren, heeft de gemeente behoefte aan een onderzoek naar de verkeersonveilige locaties op deze routes in de gemeente.

1.2 Vraagstelling

De gemeente Hollands Kroon heeft Bonotraffics gevraagd een onderzoek uit te voeren naar verkeersonveilige locaties voor scholieren in de gemeente. De vraag waarop de gemeente antwoord wenst te krijgen is:

Wat zijn de meest verkeersonveilige locaties op schoolroutes in de gemeente Hollands Kroon?

Om antwoord te krijgen op deze vraag is een pragmatisch plan van aanpak opgesteld dat zich richt op drie deelonderwerpen van verkeersveiligheid; objectieve onveiligheid (ongevallen), subjectieve onveiligheid (welke locaties worden als onveilig ervaren) en risicolocaties (wat zijn potentieel gevaarlijke locaties).

Het cumulatieve beeld van de drie deelonderwerpen resulteert in een prioriteringslijst met verkeersonveilige locaties waar de gemeente Hollands Kroon verder mee aan de slag kan. De resultaten van de studie zijn in voorliggende rapportage verwoord.

1.3 Leeswijzer

Gestart wordt in hoofdstuk 2 met een toelichting op de gehanteerde werkwijze. Voor elk van de drie deelonderwerpen is beschreven op basis van welke methode de mate van verkeersonveiligheid is bepaald. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de resultaten van de inventarisatie. Hieruit blijkt van de afzonderlijke deelonderwerpen welke locaties als onveilig kunnen worden beschouwd.

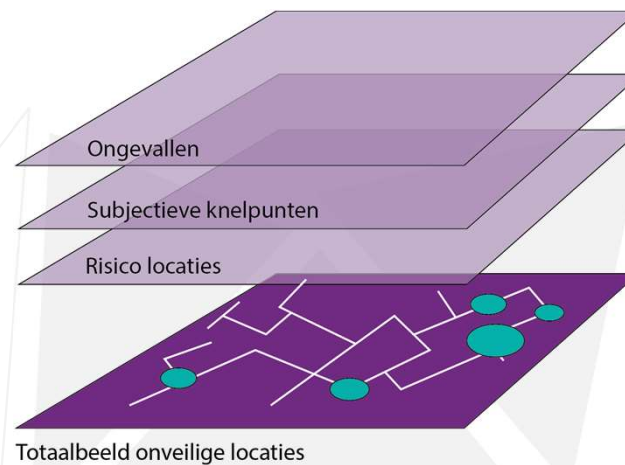
Daarna wordt in hoofdstuk 4 beschreven hoe de prioriteringslijst tot stand is gekomen. Voor elk van de drie deelonderwerpen is aan elke locatie een score toegekend. De som van deze scores leidt tot een prioriteringslijst. Ten slotte wordt in hoofdstuk 5 een toelichting gegeven op de resultaten uit de enquête. Deze uitkomsten gaan niet in op de verkeersonveiligheid van specifieke locaties, maar laten een beeld zien over hoe het gesteld is met verplaatsingen van huis naar school in de gemeente Hollands Kroon.

Werkwijze

Het onderzoek is uitgevoerd volgens een plan van aanpak dat is afgestemd met de gemeente Hollands Kroon. Achtereenvolgens wordt een inventarisatie gedaan en een prioriteringsschema opgesteld. Het prioriteringsschema is de basis voor een vervolgonderzoek waarin verder zal worden ingegaan op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de meest onveilige locaties.

2.1 Inventarisatie knelpunten verkeersveiligheid

Gestart wordt met een inventarisatie van de knelpunten. Deze inventarisatie kent drie invalshoeken, namelijk de objectieve ongevalldata, de subjectieve knelpunten en de risicolocaties. Met deze drie invalshoeken ontstaat een goed totaalbeeld van de verkeersonveilige locaties op schoolroutes.



Objectieve ongevalldata

Met behulp van ViaStat zijn de ongevallen met langzaam verkeersdeelnemers in de gemeente Holland Kroon in beeld gebracht. Op basis van de beschikbare data is een zo compleet mogelijk beeld gevormd van de ongevallen waar fietsers en voetgangers bij betrokken zijn geweest.

Subjectieve knelpunten

Naast de objectieve informatie uit de ongevalldatabase zijn ook de subjectieve knelpunten geïnventariseerd. Subjectieve knelpunten zijn knelpunten die door weggebruikers als onveilig of onprettig worden ervaren. Deze subjectieve knelpunten zijn bepaald door middel van een online enquête. Deze enquête is uitgezet met behulp van het programma Maptionnaire.

Risicolocaties

De derde invalshoek bestaat uit de inventarisatie van potentiële conflictlocaties. Daar waar de snelheid van het verkeer relatief hoog is en relatief grote stromen fietsers en gemotoriseerd verkeer samenkomen, is de kans op ongevallen (met ernstige afloop) groter. Om de potentiële conflictlocaties in beeld te brengen zijn de hoofdstructuur van het auto- en landbouwverkeer over die van het fietsnetwerk gelegd. Daar waar deze kruisen en samenvallen én geen maatregelen zijn getroffen om de verkeersveiligheid te waarborgen (vrijliggende voorziening of snelheidsremmende maatregel op kruispunt) liggen potentieel onveilige locaties.



2.2 Participatie

Een belangrijk onderdeel in het vaststellen van verkeersonveilige locaties is het raadplegen van inwoners. Om scholieren en hun ouders de kans te geven input te leveren, is een participatietraject geweest. De meeste input vanuit scholieren is daarbij opgehaald door een online enquête met betrekking tot verkeersveiligheid uit te zetten. Daarnaast zijn leerlingen op RSG Wiringherlant actief bevraagd over verkeersonveilige situaties.

Online vragenlijst - Maptionnaire

Met behulp van Maptionnaire is een online enquête uitgezet. Maptionnaire is een online participatietool waarin gebruikers eenvoudig een vragenlijst kunnen invullen en onveilige locaties op kaart kunnen aangeven. Vervolgens worden aanvullende vragen gesteld over de aangewezen locaties, zodat in de vervolganalyse concreter maatregelen kunnen worden bepaald.

Alle scholen in de gemeente zijn gevraagd de enquête uit te zetten via een ouderportaal of nieuwsbrief. Daarnaast is ook via de gemeentelijke social media aandacht besteedt aan de enquête. Dit heeft geresulteerd in een grote respons. In totaal is de enquête 789 keer ingevuld en is 1092 keer een onveilige locatie op kaart aangewezen.

Make impact! Jongerenbeurs – RSG Wiringherlant

Op dinsdag 17 oktober 2023 is een maatschappelijke beurs voor jongeren van RSG Wiringherlant georganiseerd. Het doel van deze beurs is om jongeren kennis te laten maken met maatschappelijke initiatieven en –organisaties, jongeren interesses te laten ontdekken en de maatschappelijke inzet van jongeren te stimuleren.

Op deze beurs heeft team Verkeer van de gemeente Hollands Kroon een kraam toegewezen gekregen. Tijdens deze dag zijn verkeerskundigen van Bonotraffics in gesprek gegaan met scholieren en hebben scholieren onveilige locaties kunnen aangeven. Daarna hebben de scholieren de mogelijkheid gekregen mee kunnen denken over oplossingen voor de verkeersonveilige locaties. Ten slotte is op de beurs de online enquête nogmaals onder de aandacht van de scholieren gebracht.



2.3 Prioritering onveilige locaties

De inventarisatie van knelpunten heeft een groot aantal locaties opgeleverd, verspreid over de gemeente. Niet alle punten zijn even urgent. Het is daarom zaak om de data te filteren en een prioriteit toe te kennen aan de verschillende knelpunten. De punten die zowel uit de objectieve als subjectieve analyse naar voren komen en tevens een potentieel risico vormen, krijgen de hoogste prioriteit. De kans op ernstige ongevallen wordt hier namelijk het grootst geacht.

De prioritering van de verkeersveiligheidsknelpunten baseren wij op een puntensysteem:

- ▶ **Ongevallen:** Naarmate er op of bij het knelpunt meer ongevallen hebben plaatsgevonden, krijgt de locatie een hogere score.
- ▶ **Subjectieve knelpunten:** Des te vaker een locatie als knelpunt is genoemd, des te hoger de score.
- ▶ **Potentiële conflictlocaties:** Knelpunten waar een hoofdfietsroute en een hoofdauto- en/of landbouwroute samenkomen (op kruispunt- of wegvakniveau) krijgen de hoogste score.

Hiernaast is het prioriteringsschema weergegeven. Het aantal geregistreerde ongevallen met langzaam verkeersdeelnemers bleek laag, waardoor de keuze is gemaakt om 1 punt toe te kennen aan locaties met 1 ongeval en 2 punten aan locaties met meer dan 1 ongeval.

De data met betrekking tot subjectieve knelpunten bleek een stuk uitgebreider. Daarom is gekozen voor de verdeling met meer dan 10 meldingen (3 punten), 5-10 meldingen (2 punten) en 3 of 4 meldingen (1 punt). Locaties met minder dan 3 meldingen hebben geen score toegekend gekregen.

Locaties waar het fietsnetwerk kruist met zowel het auto- als het landbouwnetwerk hebben een score van 2 punten toegekend gekregen. Locaties waar het fietsnetwerk met één van beide locaties kruist, hebben een score van 1 punt gekregen. Hierbij moet gesteld worden dat een locatie enkel een score krijgt als een verkeersveilige oplossing ontbreekt.

Tussenresultaat

Het onderzoek heeft geleid tot een prioriteringslijst met onveilige locaties in de gemeente. Dit moet gezien worden als een tussenresultaat, in een vervolg op dit onderzoek kan worden gekeken naar het verbeteren van de verkeersveiligheid op de locaties die uit dit onderzoek naar voren komen. Hierbij kan gefocust worden op de locaties met een hoge urgentie.

Beoordelingsaspect		Aantal punten
Aantal ongevallen		
● 1 ongeval		1
● Meer dan 1 ongeval		2
Subjectieve knelpunten		
● 3 of 4 meldingen		1
● 5-10 meldingen		2
● Meer dan 10 meldingen		3
Risicolocaties		
● Hoofdfietsroute x hoofdautoroute of hoofdfietsroute x landbouwroute		1
● Hoofdfietsroute x hoofdautoroute en hoofdfietsroute x landbouwroute		2
Maximaal aantal punten		7

Urgentie	
Hoog	3-7 punten
Midden	2 punten
Laag	1 punt



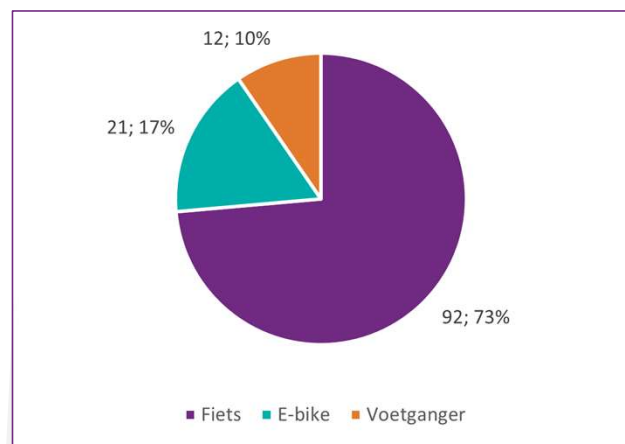


3.1 Ongevallen

Met behulp van VIA-stat zijn de geregistreerde ongevallen voor de periode van 2018 tot en met 2022 binnen de gemeente Hollands Kroon in beeld gebracht.

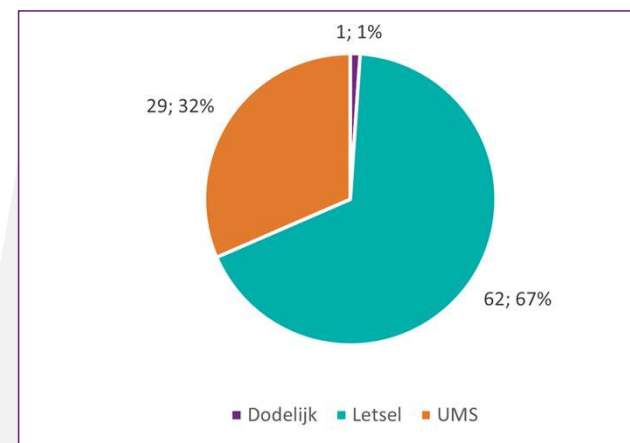
Langzaam verkeer

In deze periode zijn op wegen in beheer van de gemeente Hollands Kroon 837 ongevallen geregistreerd, waarbij in 113 gevallen één of meerdere langzaam verkeersdeelnemers betrokken waren. Bij deze ongevallen was in 73% van de gevallen een fietser betrokken, in 17% van de gevallen een e-bike en in 10% van de gevallen een voetganger.



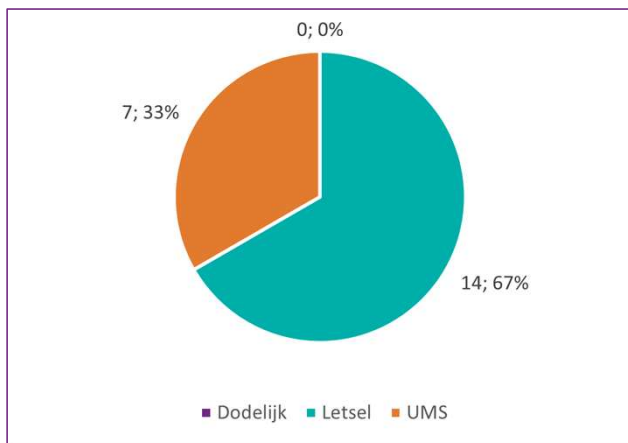
Ongevallen langzaam verkeer 2018 - 2022

Van alle geregistreerde ongevallen waarbij een fietser betrokken is geweest, is één ongeval met dodelijk afloop. In twee derde van de ongevallen had minstens één van de betrokkenen lichamelijk letsel en bij de overige ongevallen gaat het om uitsluitend materiele schade. Opgemerkt moet worden dat het aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade in de praktijk waarschijnlijk een stuk hoger ligt, maar dat deze door de lage registratiegraad niet terug te zien zijn in de database.



Afloop ongevallen - fiets

De ongevallen met e-bikegebruikers laten een zelfde verdeling zien als bij fietsers. In totaal zijn er 21 ongevallen geregistreerd, waarvan 14 met letsel en 7 UMS-ongevallen. In de periode 2018-2022 zijn in de gemeente Hollands Kroon geen dodelijke ongevallen met e-bike gebruikers geregistreerd.



Afloop ongevallen – e-bike

Scholieren

Naast de vervoerswijze is in de ongevallendatabase ook gekeken naar opvallendheden bij de ongevallen waar kinderen bij betrokken zijn geweest. Hieruit zijn geen black-spot locaties naar boven gekomen, de ongevallen hebben verspreid over de gemeente plaatsgevonden. De meeste ongevallen met kinderen zijn geregistreerd in Anna Paulowna (12), Wieringerwerf (9) en Hippolytushoef (4).

In de afbeelding hiernaast worden alle geregistreerde ongevallen met langzaam verkeerdeelnemers in de periode 2018 - 2022 weergegeven. De oranje stippen geven een ongeval met dodelijke afloop weer, de witte stippen een ongeval met letsel.



3.2 Subjectieve knelpunten

Naast de objectieve ongevallen zijn ook de subjectieve knelpunten in kaart gebracht. Subjectieve knelpunten zijn locaties en situaties die door weggebruikers als onveilig worden ervaren. Voor het krijgen van een beeld van de subjectieve knelpunten in gemeente Hollands Kroon, is gebruik gemaakt van de online participatietool Maptionnaire.

Voor gemeente Hollands Kroon is een specifieke omgeving gebouwd in Maptionnaire. Scholieren en hun ouders konden in oktober en november 2023 via een link op de website van de gemeente aangeven welke locaties zij als verkeersonveilig beschouwen. Daarnaast konden zij aangeven waarom deze situaties als onveilig worden ervaren. De afdeling communicatie van gemeente heeft de enquête tevens verspreid via de website en sociale mediakanalen.

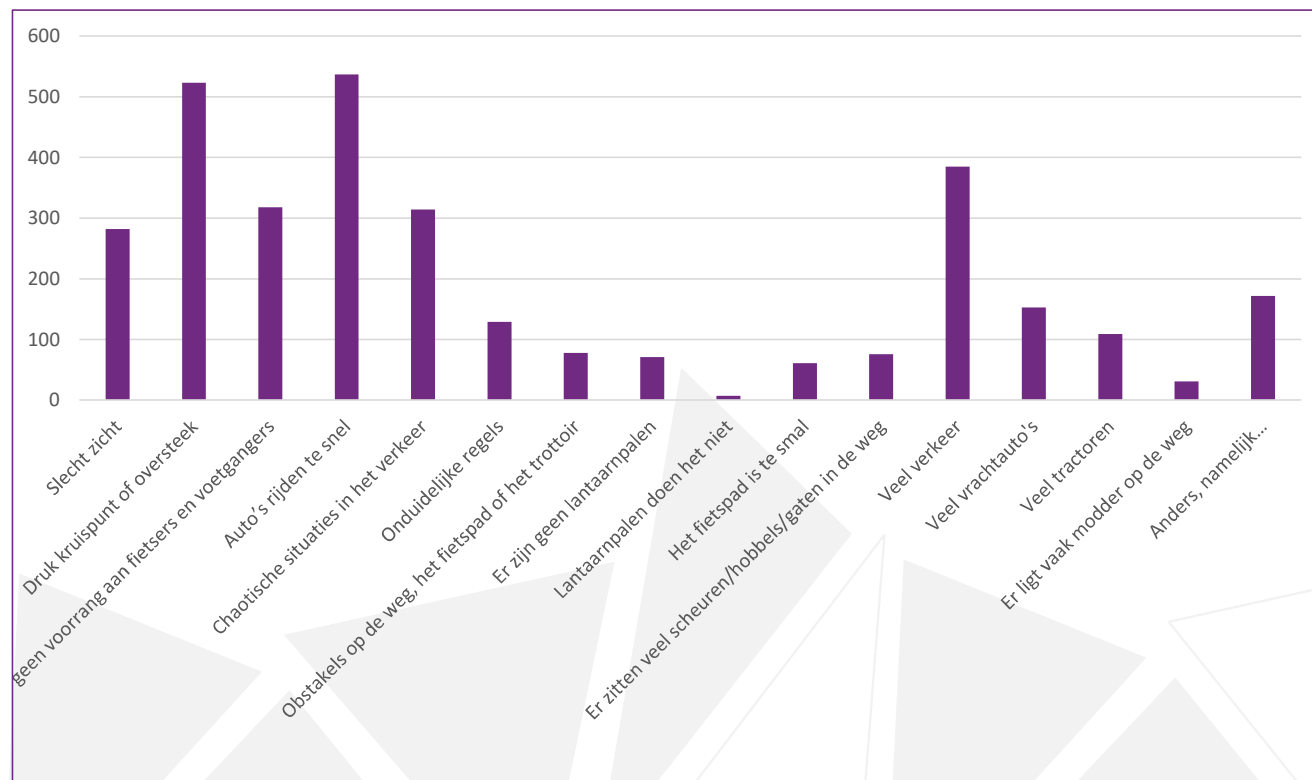
De subjectieve knelpunten komen voort uit deze online enquête. De enquête is bijna 800 keer ingevuld en hierbij zijn een kleine 1100 onveilige locaties aangegeven. Bijna alle respondenten zijn van mening dat er in de gemeente locaties zijn die niet veilig zijn voor fietsers en/of voetgangers.

In de afbeelding hiernaast is in beeld gebracht welke locaties in de gemeente als onveilig worden ervaren.



Na het markeren van een locatie konden respondenten aangeven waarom de locatie volgens hen onveilig is. De respondenten hadden de mogelijkheid één of meerdere van de vooraf opgestelde antwoorden te selecteren en/of een eigen antwoord in te vullen. In de afbeelding hiernaast staan de resultaten weergegeven op de vraag waarom de locatie volgens de respondenten onveilig is.

De meeste respondenten hebben aangegeven de hoge snelheid van het overige verkeer als onveilig te ervaren. Daarna wordt genoemd dat de intensiteiten van het autoverkeer hoog liggen en dat de gemarkeerde locaties onoverzichtelijk zijn of er slecht voorrang wordt verleend.



3.3 Risicolocaties

Naast de ongevallen en aangedragen knelpunten is gekeken naar de risicolocaties. Risicolocaties zijn de locaties waar de kans op een (ernstig) ongeval relatief groot is. De risicolocaties zijn bepaald aan de hand van de basisprincipes van Duurzaam Veilig. Daar waar verschillen in richting, massa en snelheid bestaan, is de kans op ernstige ongevallen relatief groot.

De risicolocaties zijn bepaald door de hoofdfietsroutes in kaart te brengen en vervolgens te bepalen of deze routes kruisen met het hoofdnetwerk van gemotoriseerd en/of landbouwverkeer. Op locaties waar de hoofdfietsroute kruist met één van deze routes en er geen of onvoldoende maatregelen zijn genomen, (bijvoorbeeld oversteekvoorziening of snelheidsremmende maatregel), is de kans op een (ernstig) ongeval groter. Deze locaties zijn aangemerkt als risicolocatie.

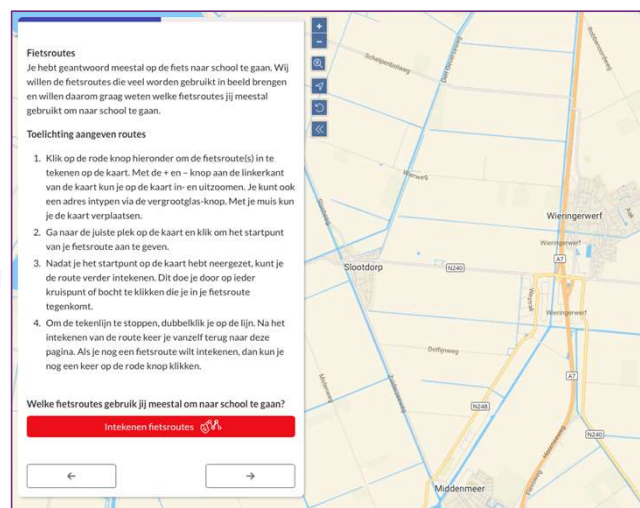
In de afbeelding hiernaast staan de risicolocaties weergegeven. De paarse locaties geven conflicten tussen het fiets- en autonetwerk aan, de groene punten zijn de locaties waar fiets- en landbouwverkeer samenkomen.



Resultaten enquête

4.1 Resultaten enquête

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de gesloten vragen uit de enquête uiteengezet. Per vraag zijn de uitkomsten en een beknopte toelichting opgenomen. De data vanuit de open vragen worden separaat opgeleverd.



De gemeente Hollands Kroon wil graag de verkeersveiligheid op schoolroutes te verbeteren. Daar hebben we jouw hulp bij nodig!

Op de volgende pagina's worden een paar vragen gesteld over hoe jij van huis naar school gaat. We willen graag weten waar je langs loopt of fietst en welke plekken je onderweg onveilig vindt.

De gegevens die je invult zijn anoniem

De uitkomst van deze vragenlijst gebruiken wij alleen om duidelijk te krijgen wat er nog moet gebeuren om de verkeersveiligheid op schoolroutes te verbeteren.

Heb je nog vragen?

Deze vragenlijst is opgesteld door BonoTraffics in opdracht van de gemeente Hollands Kroon. Heb je vragen over deze vragenlijst? Dan kun je contact opnemen met BonoTraffics via vragen@bonotraffics.nl.

Alvast bedankt voor je hulp!

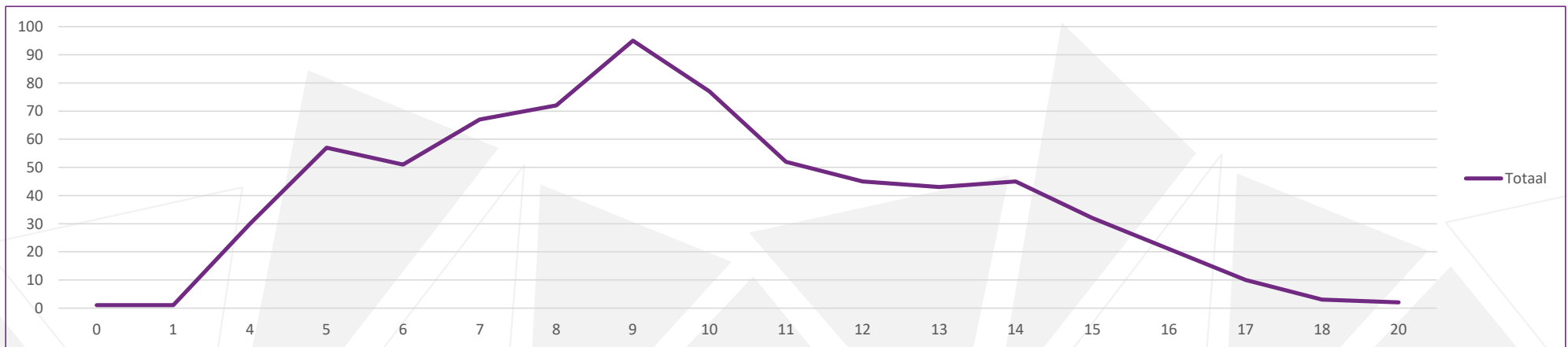
Gemeente Hollands Kroon
BonoTraffics



Leeftijd

4.2 Leeftijd

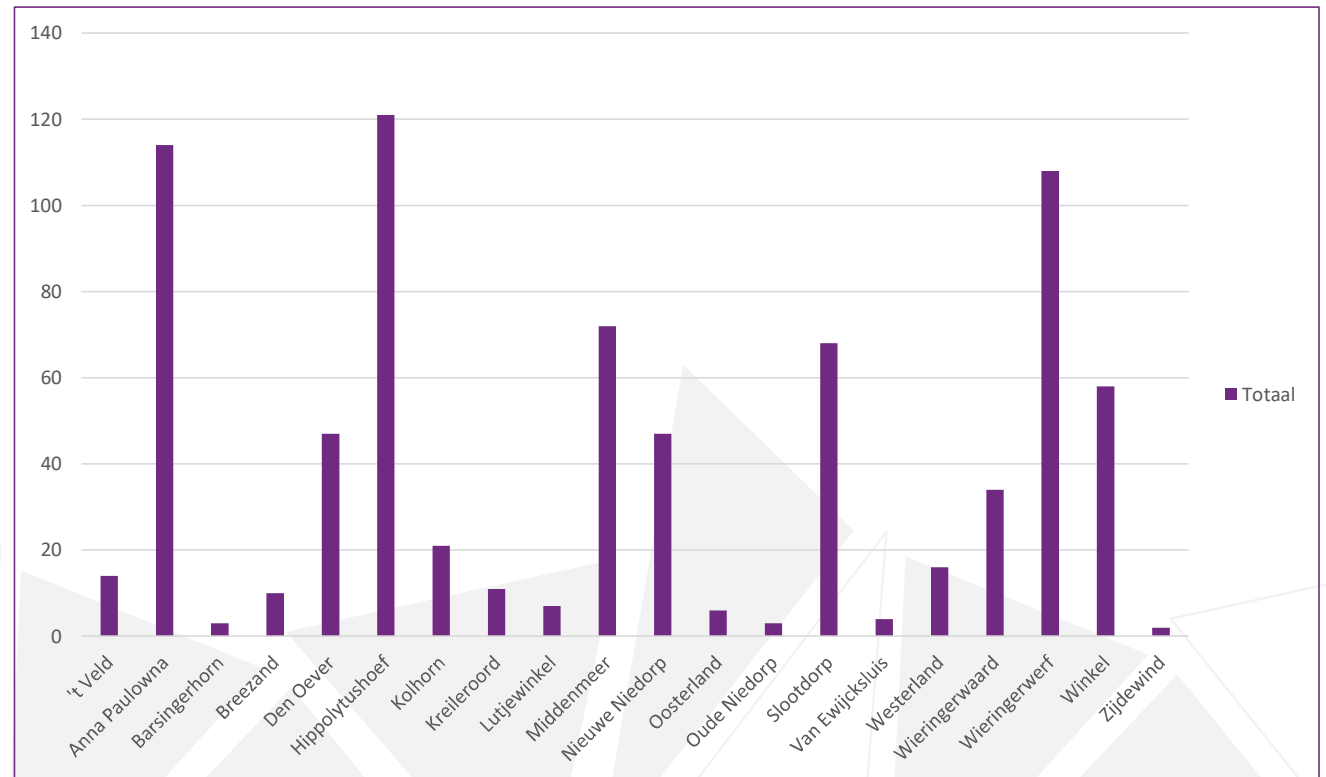
De vragenlijst is voornamelijk ingevuld door kinderen en jongeren (of hun ouders) tussen de 4 en 17 jaar. De leeftijdsgroep die de vragenlijst het vaakst heeft ingevuld zijn de 9-jarigen. De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 12 jaar. Dit beeld is enigszins vertekend doordat ouders/verzorgers in sommige gevallen hun eigen leeftijd ingevuld hebben.



Woonplaats

4.3 Woonplaats

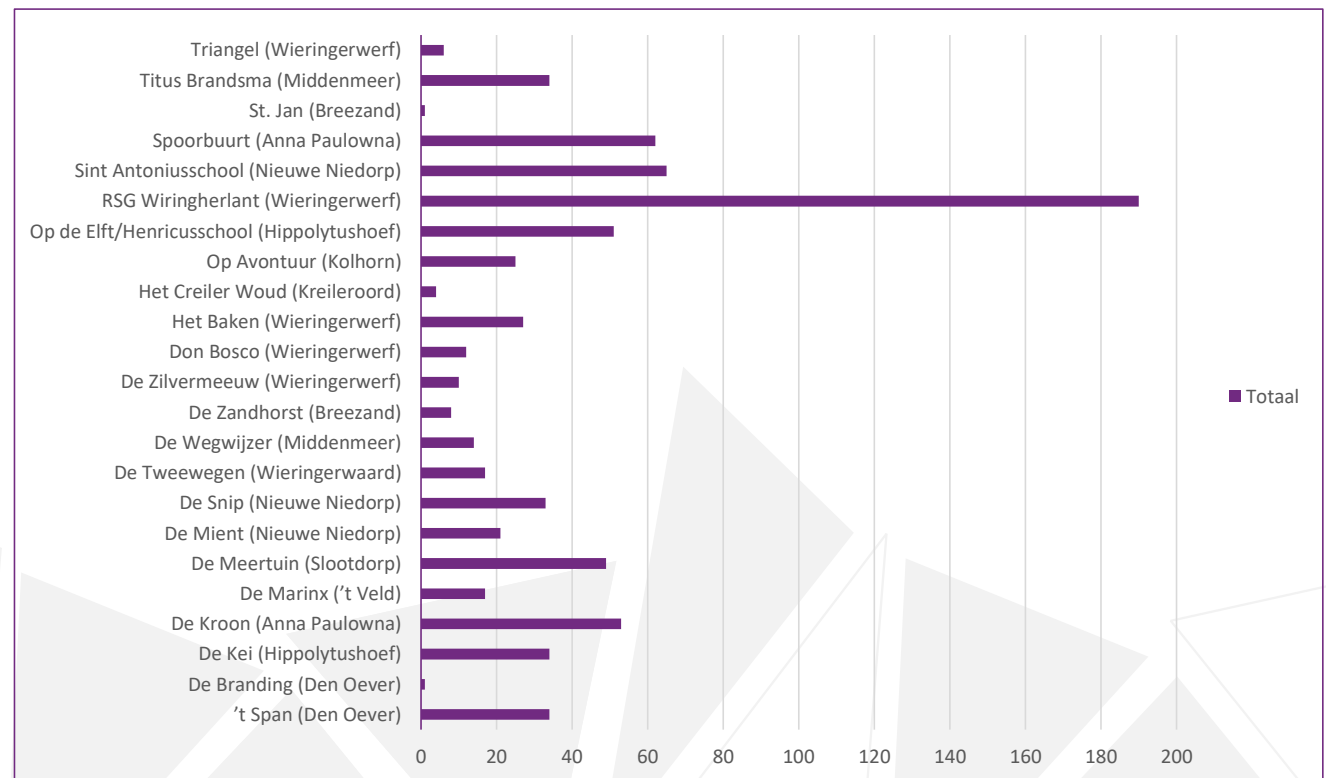
De vragenlijst is ingevuld door leerlingen verspreid over de gehele gemeente Hollands Kroon. De meeste respondenten komen uit Anna Paulowna, Hippolytushoef en Wieringerwerf. De kernen van waaruit de vragenlijst het minst vaak is ingevuld zijn Barsingerhorn, Oud Niedorp, Van Ewijcksluis en Zijdewind.



School

4.4 School

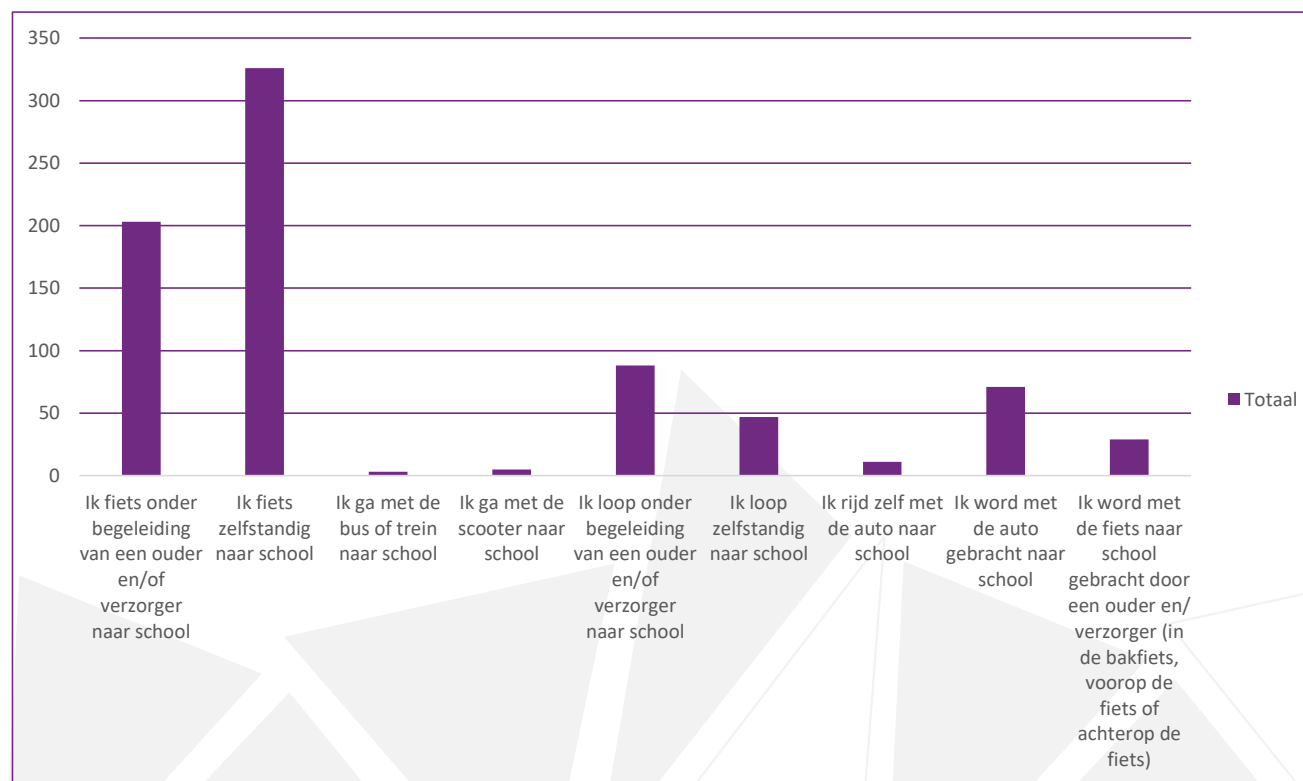
De meeste leerlingen die de vragenlijst hebben ingevuld zitten op het RSG Wieringerlant in Wieringerwerf. Andere scholen die goed de vragenlijst hebben ingevuld zijn de Spoorbuurt (Anna Paulowna), de Sint Antoniuschool (Nieuwe Niedorp), Op de Elft/Henricusschool (Hippolytushoef), de Meertuin (Slootdorp) en de Kroon (Anna Paulowna).



Vervoerswijze

4.5 Vervoerswijze

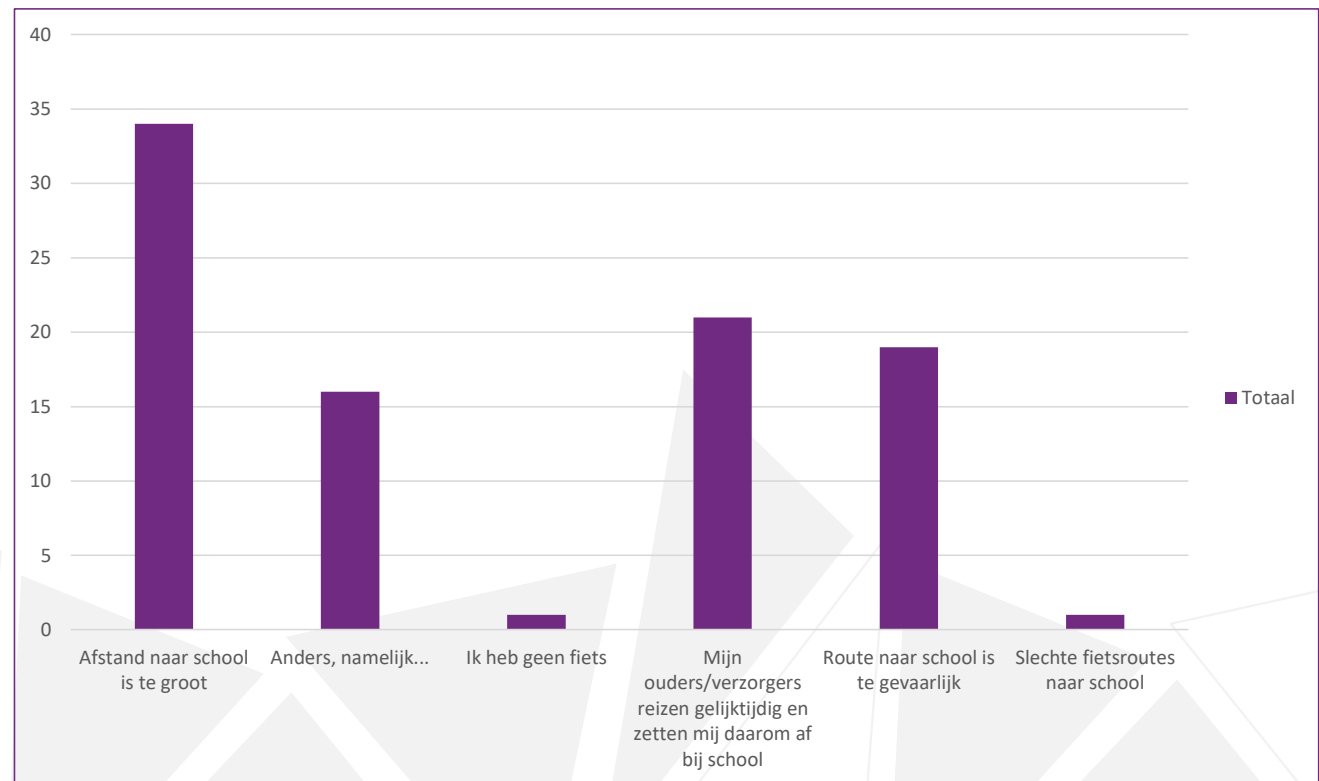
Er is aan de leerlingen gevraagd hoe zij meestal naar school gaan. De meeste leerlingen hebben geantwoord dat zij zelfstandig naar school fietsen. De hiernavolgende groep zijn de leerlingen die onder begeleiding van een ouder en/of verzorgen naar school fietsen. Een ander aanzienlijk deel van de respondenten loopt (onder begeleiding) naar school. Een relatief kleine groep leerlingen wordt met de auto naar school gebracht.



Reden niet lopend of per fiets

4.6 Reden om niet lopend of met de fiets naar school te gaan

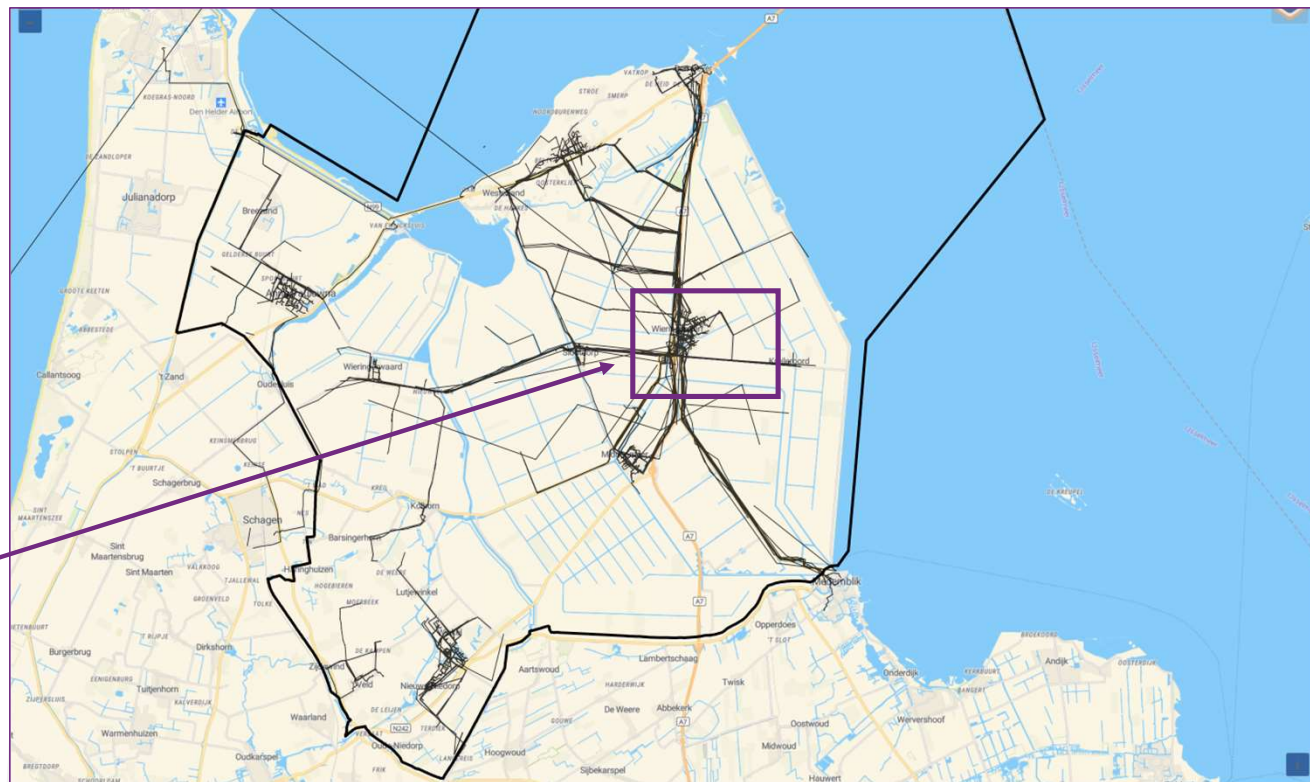
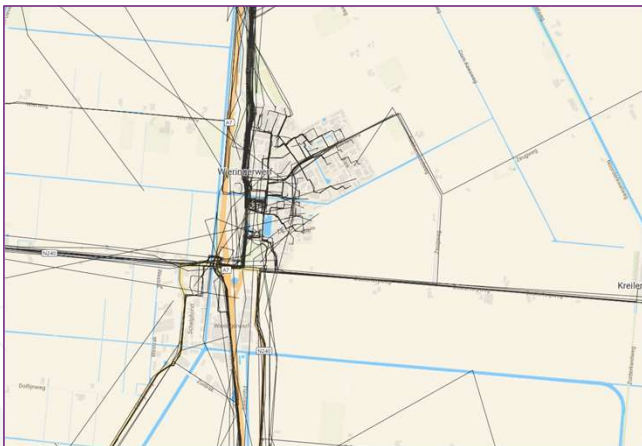
Aan de leerlingen die niet lopend of met de fiets naar school gaan is gevraagd naar de reden waarom zij deze keuze maken. De meeste leerlingen geven aan dat de afstand naar school te groot is. Andere redenen die worden gegeven zijn dat ouders/verzorgen gelijktijdig reizen en de kinderen afzetten op school of dat de route naar school te gevaarlijk is.



Fietsroutes

4.7 Fietsroutes naar school

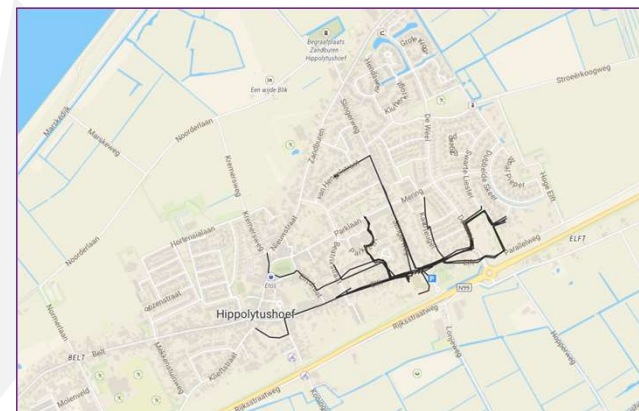
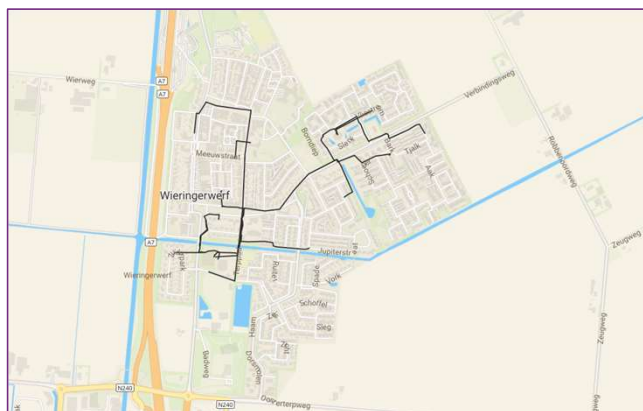
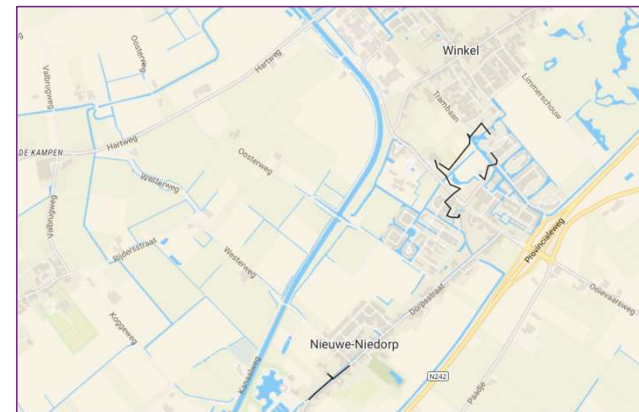
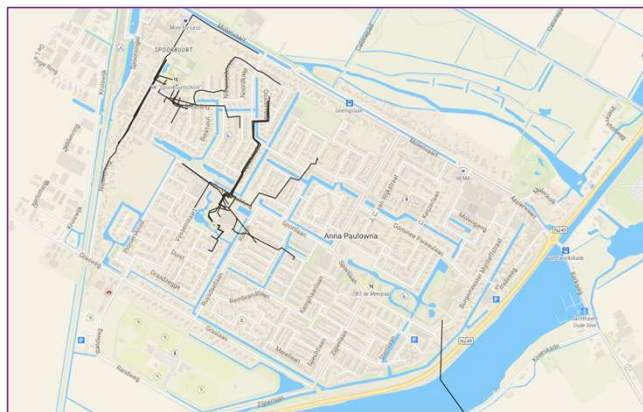
Er is in de enquête de vraag gesteld welke fietsroutes op dit moment worden gebruikt om naar school te fietsen. In de afbeelding hiernaast is het resultaat hiervan weergegeven. De meest gebruikte fietsroutes zijn fietsroutes georiënteerd op Wieringerwerf, waar een middelbare school gevestigd is.



Looproutes

4.8 Looproutes naar school

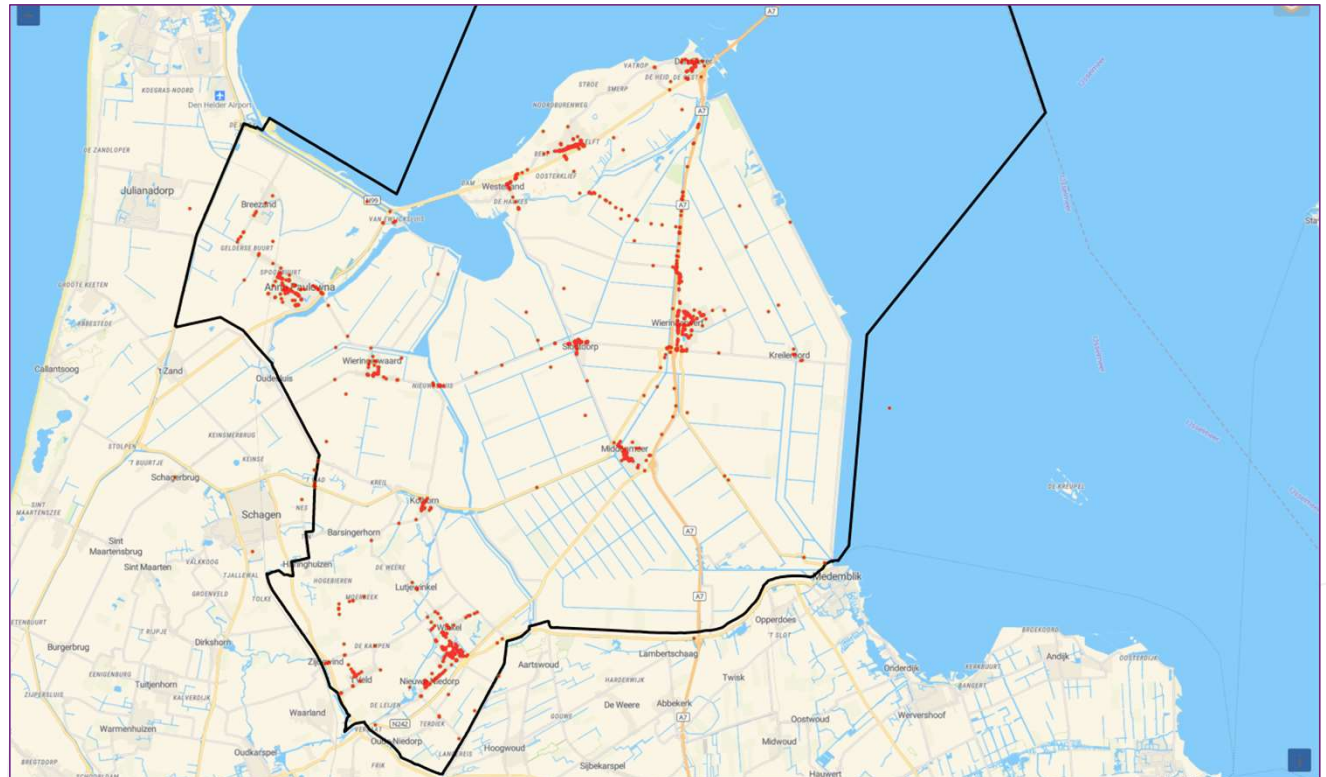
Aan de leerlingen die lopend naar school gaan is gevraagd welke routes zij meestal gebruiken. Van de grotere kernen; Anna Paulowna (linksboven), Winkel/Nieuwe Niedorp (rechtsboven), Wieringerwerf (linksonder) en Hippolytushoef (rechtsonder) is hiervan een uitsnede gemaakt.



Subjectief onveilige locaties

4.9 Probleem- en aandachtspunten

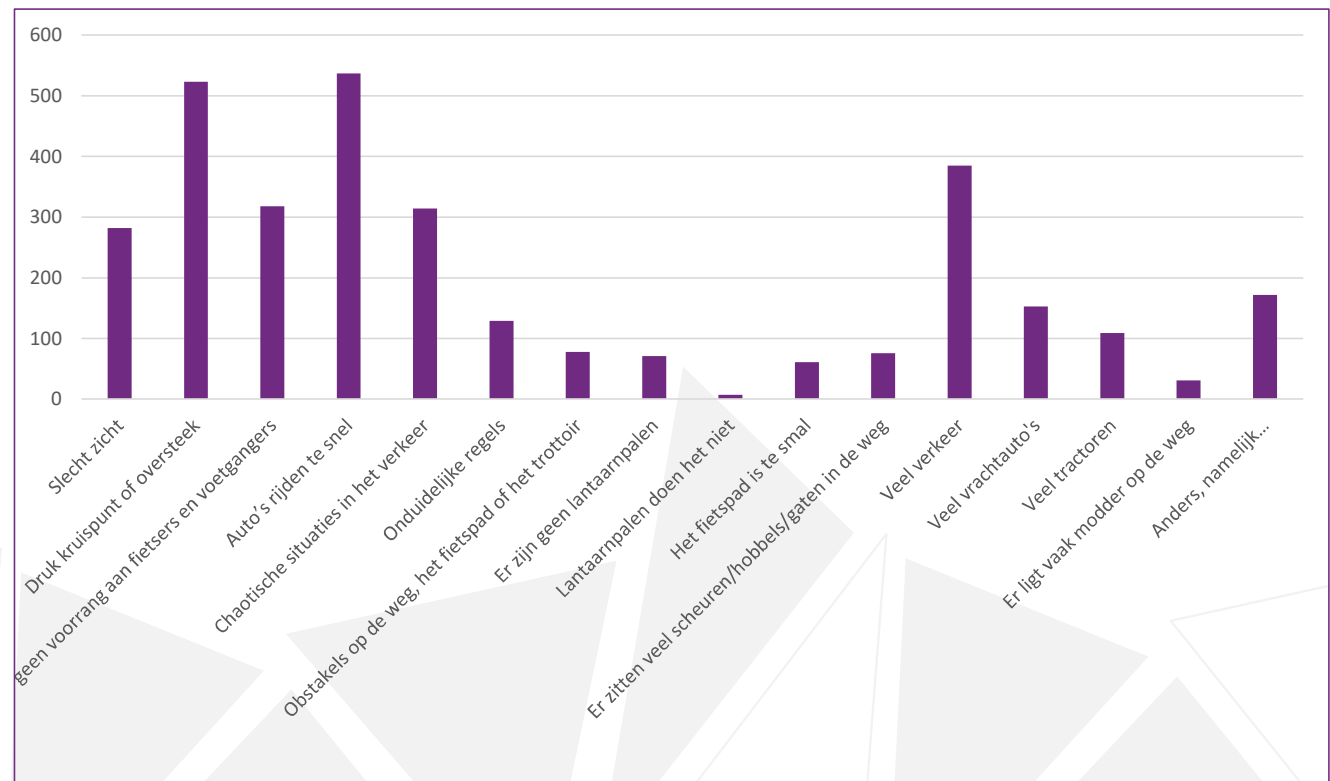
Aan de leerlingen is gevraagd welke plekken onderweg naar school als onveilig worden ervaren. Er konden meerdere locaties worden ingevuld. De meeste knelpunten worden ervaren binnen de kernen, met uitzondering van de fietsroute parallel aan de A7 (tussen Den Oever en Wieringerwerf) en de Klieverweg tussen Hippolytushoef en de A7.



Redenen onveiligheid

4.10 Waarom is het een probleem- of aandachtspunt?

Er is aan de respondenten gevraagd waarom de locatie als onveilig wordt ervaren. In de tabel hiernaast staan de resultaten hiervan weergegeven. Veel respondenten geven aan dat de locatie druk is en auto's te snel rijden.





5.1 Prioritering onveilige locaties

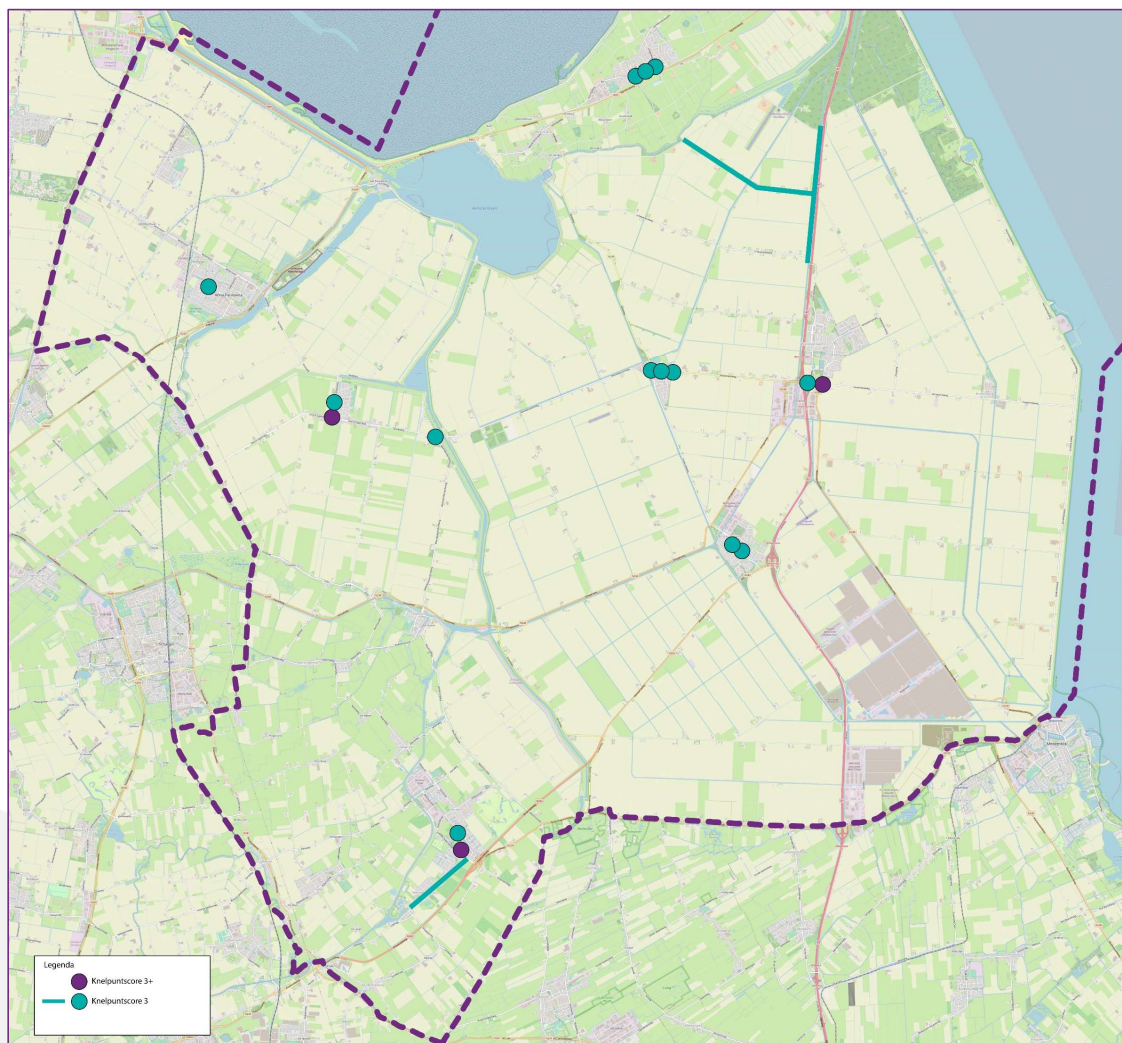
Alle knelpunten zijn gefilterd en geprioriteerd aan de hand van de methodiek zoals beschreven in paragraaf 2.3. Op basis van het prioriteringskader is de theoretisch maximale score per locatie 7 punten. In totaal komen er 21 locaties uit dit onderzoek naar voren met een score van 3 punten of hoger. De hoogste score in dit onderzoek zijn een drietal locaties met 4 punten. Daarnaast zijn er 18 locaties met een score van 3 punten.

De locaties zijn weergegeven in de afbeelding op de volgende pagina. Een aantal van deze locaties is reeds in beeld bij de gemeente Hollands Kroon, bijvoorbeeld omdat groot onderhoud al gepland is of dat er verkeerskundige studies naar deze locaties worden gedaan. Een aantal van deze studies is bijvoorbeeld gekoppeld aan het verkeersveiligheidsplan. Tevens zijn er een aantal locaties die in beheer zijn van Provincie Noord-Holland.

De 21 locaties zijn vervolgens weergegeven in de tabel op de navolgende pagina's. Van de locaties wordt aangegeven of bovenstaande criteria eventueel van toepassing zijn. Het vervolgonderzoek zal zich met name richten op de locaties die in beheer zijn van de gemeente Hollands Kroon én waar nog geen concrete plannen zijn voor herinrichting. Na de tabel volgt een korte toelichting op de locaties.

5.2 Clustering onveilige locaties

Wat opvalt is dat de locaties veelal geclusterd zijn. Dit is het geval rondom de N240 in de bebouwde kom van Slootdorp en in Wieringerwerf, rondom de Elft in Hippolytushoef, bij de Trambaan in Nieuwe Niedorp en in het buitengebied rondom de Klieverweg/Frieseweg. Dit betekent dat er routes zijn waarop meerdere onveilige punten samenkomen.



Knelpuntenlijst onderzoek Schoolroutes Hollands Kroon

Plaats	Wegvak/ kruispunt	Straatnaam (1)	Straatnaam (2)	Score Meldingen	Score risicolocatie	Score ongevallen	Totaalscore	Actie vervolg
Wieringerwaard	kruispunt	Noordzijperweg	Molenweg	2	2	0	4	Onderdeel van project herinrichting Molenweg, reeds in voorbereiding
Wieringerwaard	kruispunt	Nieuwesluiserweg	Waardpolderhoofdweg	1	2	0	3	Onderdeel project reconstructie Nieuwesluiserweg
Wieringerwaard	wegvak	Molenweg	tussen Ieperlaan en Gruttolaan	3	0	0	3	Onderdeel project herinrichting Molenweg, reeds in voorbereiding
Wieringerwerf	kruispunt	Medemblikkerweg (N240)	Oosterterpweg	2	2	0	4	<i>In beheer van provincie Noord-Holland</i>
Wieringerwerf	kruispunt	Westerterpweg (N240)	Terpweg	3	0	0	3	<i>In beheer van provincie Noord-Holland</i>
Wieringerwerf	kruispunt	Terpweg	Oversteek richting Zuiderpark	1	0	2	3	Meenemen in vervolgonderzoek. Groot onderhoud Terpweg gepland
Nieuwe Niedorp	wegvak	t Hoefje (Trambaan thv Winkelhart)		2	0	2	4	Onderdeel verkeersveiligheidsplan 2023
Nieuwe Niedorp	kruispunt	Trambaan	t Hoefje	2	0	1	3	Onderdeel verkeersveiligheidsplan 2023
Nieuwe Niedorp	kruispunt	Trambaan	De Meet	3	0	0	3	Meenemen in vervolgonderzoek. Situatie is vorig jaar heringericht
Slootdorp	kruispunt	Prins Bernhardweg	Westerterpweg	3	0	0	3	<i>In beheer van provincie Noord-Holland, contact over situatie loopt</i>
Slootdorp	kruispunt	Westerterpweg	Koningin Beatrixlaan	3	0	0	3	<i>In beheer van provincie Noord-Holland, contact over situatie loopt</i>

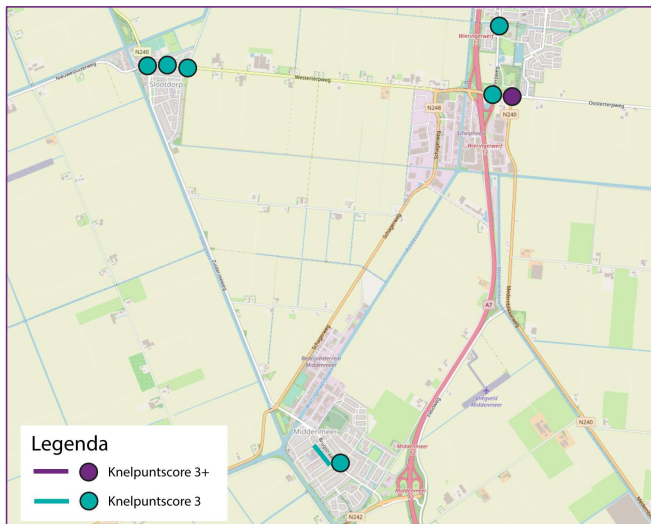


Knelpuntenlijst onderzoek Schoolroutes Hollands Kroon

Plaats	Wegvak/ kruispunt	Straatnaam (1)	Straatnaam (2)	Score Meldingen	Score risicolocatie	Score ongevallen	Totaalscore	Actie vervolg
Slootdorp	kruispunt	Westerterpweg	Den Oeverseweg	3	0	0	3	<i>In beheer van provincie Noord-Holland, contact over situatie loopt</i>
Hippolytushoef	wegvak	Koningsstraat	tussen Koogerweg en Elfstraat	2	0	1	3	Onderdeel van project herinrichting Koningsstraat/Elft
Hippolytushoef	wegvak	Elft	tussen Wilhelminalaan en Beatrixstraat	3	0	0	3	Onderdeel van project herinrichting Koningsstraat/Elft
Hippolytushoef	kruispunt	Elft	Slingerweg	3	0	0	3	Meenemen in vervolgonderzoek. Kruispunt is 2 jaar geleden opnieuw bestraat.
Buitengebied	wegvak	Friesestraatweg parallelweg		3	0	0	3	Wegvak wordt fietspad, uitvoering 2024?
Buitengebied	wegvak	Klieverweg	tussen Wieringer- randweg en Frieseweg	3	0	0	3	Meenemen in vervolgonderzoek. Deel gereconstrueerd in 2023. Andere deel gepland voor 2026
Middenmeer	wegvak	Poststraat		3	0	0	3	Meenemen in vervolgonderzoek
Nieuwe Niedorp	wegvak	Dorpsstraat (gehele weg)		3	0	0	3	Meenemen in vervolgonderzoek
Anna Paulowna	wegvak	De Verwachting (fietspad)		2	0	1	3	Meenemen in vervolgonderzoek. Situatie is pas opnieuw ingericht
Middenmeer	kruispunt	Verlengde Breestraat	Brugstraat	3	0	0	3	Meenemen in vervolgonderzoek. Zit in asfaltonderhoud 2024, binnenkort aanbesteding



Middenmeer, Slootdorp en Wieringerwerf



Middenmeer

In Middenmeer zijn twee locaties die relatief dicht bij elkaar liggen. Het betreft de Poststraat en het kruispunt tussen de Verlengde Breestraat en de Brugstraat. Beide locaties score 3 punten op basis van het aantal meldingen. Beide locaties worden meegenomen in het vervolgonderzoek.



Slootdorp

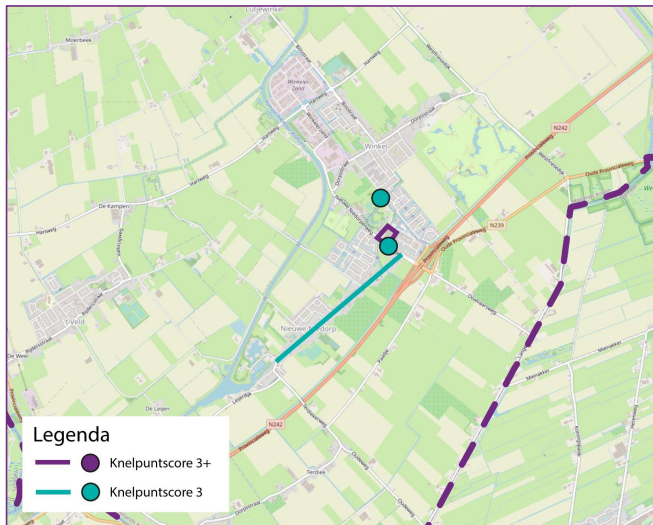
Binnen de bebouwde kom van Slootdorp komen drie locaties naar voren uit het verkeersveiligheidsonderzoek. Het betreft drie locaties op de Westerterpweg (N240). De oversteken op de rotondes en ter hoogte van de Koningin Beatrixlaan worden als onveilig ervaren. Op geen van de drie locaties zijn ongevallen geregistreerd. De Westerterpweg is in beheer van provincie Noord-Holland. De gemeente is reeds in contact met de provincie over deze locaties. Omdat de gemeente geen wegbeheerder is, worden deze locaties niet meegenomen bij het vervolgonderzoek.

Wieringerwerf

Ook in Wieringerwerf komen twee locaties op de N240 naar voren. Het betreft de kruispunten met de Terpweg en Oosterterpweg. Net als de kruispunten in Slootdorp zijn deze kruispunten in beheer van provincie Noord-Holland. De derde locatie is het kruispunt van de Terpweg met het Zuiderpark. Dit kruispunt ligt direct bij RSG Wiringherlant. Van dit kruispunt zullen dus veel middelbare scholieren gebruik maken. Wat opvalt is dat deze locatie vooral hoog scoort door het aantal ongevallen wat op dit kruispunt geregistreerd is.



Winkel en Nieuwe Niedorp



Nieuwe Niedorp

In het onderzoek zijn vier locaties in Nieuwe Niedorp naar voren gekomen. De eerste is de Dorpsstraat die vanaf 't Hoefje naar het zuiden loopt. De Dorpsstraat scoort vooral hoog omdat van deze weg veelvuldig is aangegeven dat schoolgaande kinderen zich hier onveilig voelt. De meldingen zijn gedaan over de hele lengte van de Dorpsstraat. Deze locatie wordt meegenomen in het vervolgonderzoek.

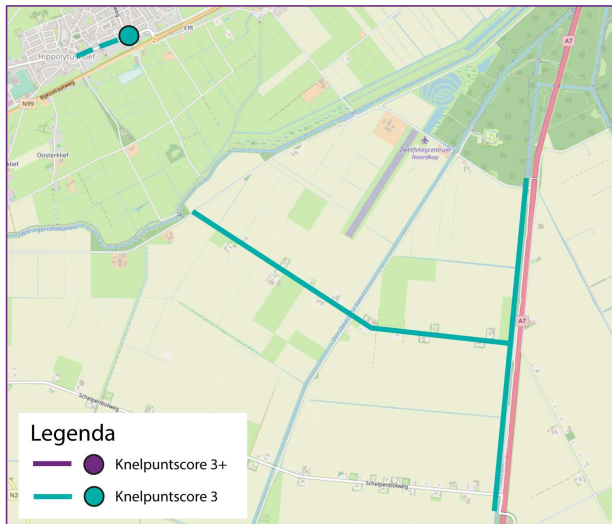


De tweede locatie is op 't Hoefje ter hoogte van het Winkelhart. Deze situatie scoort onder meer hoog omdat er meerdere ongevallen zijn geregistreerd. Opvallend is dat er ondanks de recente herinrichting deze locatie vaak is aangegeven in het subjectieve verkeersveiligheidsonderzoek. Deze locatie is opgenomen in het verkeersveiligheidsplan 2023 en omdat er dus al een studie loopt naar deze situatie, wordt deze locatie niet opgenomen in het vervolgonderzoek.

Datzelfde geldt voor het kruispunt tussen 't Hoefje en de Trambaan. Deze locatie maakt deel uit van hetzelfde onderzoek en hoeft daarom niet meegenomen te worden in het vervolgonderzoek.

Als laatste is de aansluiting vanaf het park de Meet tussen het fietspad en de Trambaan aangegeven. Dit is een route voor schoolgaande kinderen richting de school aan de Nieuwe Niedorperweg. Deze locatie scoort hoog vanwege het aantal meldingen. Deze locatie staat los van de andere locatie op de Trambaan en wordt daarom meegenomen in het vervolgonderzoek.

Hippolytushoef en Wieringen



Hippolytushoef

De route Elft/Koningsstraat in Hippolytushoef is een route die veelvuldig gebruikt wordt door schoolgaande kinderen van en naar de school 'Op de Elft'. In de omgeving van deze school komt een aantal locaties naar voren. Deze locaties scoren vooral hoog doordat er veel meldingen zijn gedaan. Momenteel wordt een studie gedaan naar een herinrichting in deze omgeving. De locaties die in de scope van dit onderzoek zitten, worden buiten



het vervolgonderzoek gelaten. Het kruispunt Elft – Slingerweg valt buiten de scope en wordt daarom wel meegenomen in het vervolgonderzoek. Opvallend is dat deze locatie naar voren komt ondanks dat deze recentelijk is heringericht.

Buitengebied

Van alle locaties in het onderzoek zijn twee locaties buiten de bebouwde kom gesitueerd. Deze locaties liggen beide op de route vanaf Hippolytushoef naar Wieringerwerf. Van deze route maken dus veel middelbare scholieren van het RSG Wieringerlant gebruik. Op deze route is weinig verlichting aanwezig en rijdt bovendien relatief veel landbouwverkeer. Deze weg wordt

binnenkort ingesteld als fietspad. Omdat niet zeker is of dit aan alle gevoelens van verkeersonveiligheid een eind maakt, wordt deze locatie toch meegenomen bij het vervolgonderzoek. Gezien de samenhang met de aanliggende locatie, worden beide locaties in het vervolgonderzoek in zijn geheel beschouwd.



Anna Paulowna, Wieringerwaard en Nieuwesluis



Anna Paulowna

Als laatste komen een aantal locaties naar voren waar niet direct sprake is van een clustering van locaties. Deze locaties liggen in Anna Paulowna, Wieringerwaard en bij Nieuwesluis. De locatie in Anna Paulowna betreft het fietspad de Verwachting. Op deze locatie is één ongeval geregistreerd en komen bovendien veel meldingen. Deze locatie wordt meegenomen in het vervolgonderzoek.



Wieringerwaard

In Wieringerwaard komen twee locaties naar voren uit het onderzoek, de Molenweg en het aanliggende kruispunt met de Noordzijperweg. Het kruispunt scoort vooral hoog omdat het fietsnetwerk hier samenkomt met het auto- en landbouwnetwerk. Het wegvak eindigt hoog in de prioriteitenlijst vanwege het aantal meldingen. Deze locaties zijn onderdeel van het herinrichtingsproject van de Molenweg dat reeds in voorbereiding is. De locaties hoeven derhalve niet te worden meegenomen in het vervolgonderzoek.

Nieuwesluis

Als laatste komt het kruispunt tussen de Nieuwesluiserweg en de Waardpolderhoofdweg naar voren. Ook bij deze locatie valt het fietsnetwerk samen met het auto- en/of landbouwnetwerk. Daarnaast is deze locatie een aantal keer aangegeven als subjectief onveilig. De locatie maakt deel uit van het reconstructie van de Nieuwesluiserweg. Deze locatie hoeft daarom niet te worden meegenomen in het vervolgonderzoek.



Conclusie en vervolg



6.1 Resumé

In dit onderzoek is de verkeersveiligheid op schoolroutes in de gemeente Hollands Kroon onderzocht. Dit is gedaan door een cumulatief beeld van de objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid te combineren met de potentiële risicolocaties. Deze systematiek heeft geleid tot een solide scoresysteem, waarmee bepaald is welke locaties de meeste aandacht verdienen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor scholieren.

Opvallend is te zien dat de locaties met de hoogste score in het onderzoek 'slechts' vier van de zeven punten hebben gekregen. Dat betekent dat er geen locaties zijn die eruit springen wat betreft verkeersonveiligheid. Dit neemt niet weg dat er voldoende aanknopingspunten zijn om aan de slag te gaan met het verbeteren van de verkeersveiligheid in de gemeente. In dit onderzoek is ingezoomd op de locaties met een score van drie of vier punten. Dit betekent tevens dat alle locaties waar meer dan 10 meldingen zijn gedaan, dus los van ongevallen of aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer, worden meegenomen in de analyse, mits zij in beheer zijn van de gemeente en de locatie niet reeds in een ander onderzoek is meegenomen.

In de tabel is verder te zien dat zeven locaties reeds zijn opgenomen in verkeerskundige studies of herinrichtingsprojecten.

Daarnaast zijn er vijf locaties die in beheer zijn van provincie Noord-Holland. Voorliggend rapport kan worden gedeeld met provincie Noord-Holland, zodat de urgentie van de locaties aangegeven kan worden. Echter zal de provincie in de lead zijn om voor deze locaties verkeersveiliger oplossingen te bedenken.

6.2 Vervolgopdracht

Ten slotte zijn er negen locaties waar nog geen concreet zicht op verbeteringen is. Aanbevolen wordt deze negen locaties te laten analyseren in een vervolgonderzoek, waarbij gevraagd kan worden om onderscheid te maken in korte en langetermijnoplossingen voor de aangegeven knelpunten. Voordeel van het uitgebreide vooronderzoek is dat in de analyse uitgebreid kan worden bepaald waarom weggebruikers de betreffende locaties onveilig vinden. Dit is waardevolle informatie voor het zoeken naar gerichte oplossingen.

Het vervolgonderzoek wordt in mei 2024 opgestart.