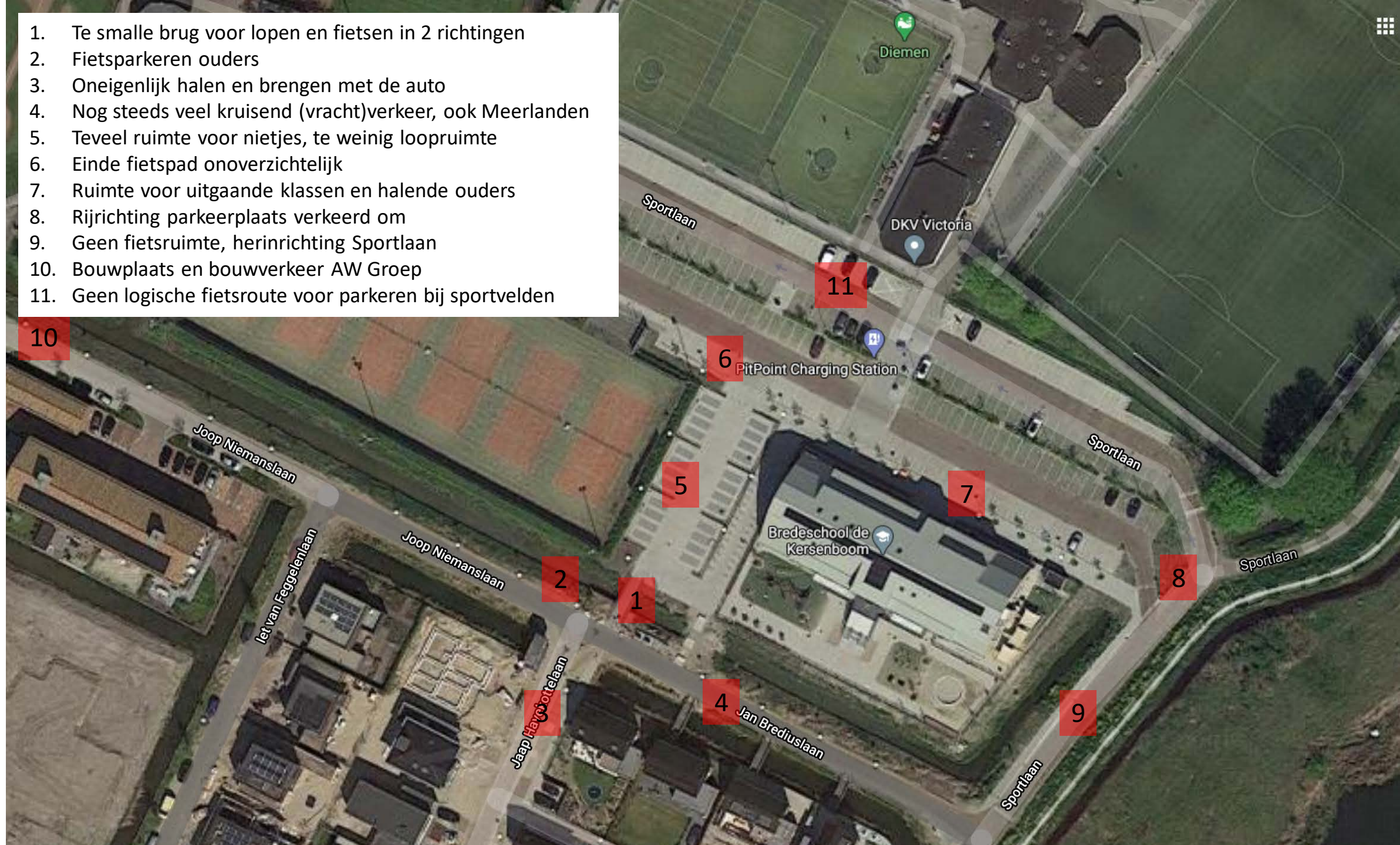


1. Te smalle brug voor lopen en fietsen in 2 richtingen
2. Fietsparkeren ouders
3. Oneigenlijk halen en brengen met de auto
4. Nog steeds veel kruisend (vracht)verkeer, ook Meerlanden
5. Teveel ruimte voor nietjes, te weinig loopruimte
6. Einde fietspad onoverzichtelijk
7. Ruimte voor uitgaande klassen en halende ouders
8. Rijrichting parkeerplaats verkeerd om
9. Geen fietsruimte, herinrichting Sportlaan
10. Bouwplaats en bouwverkeer AW Groep
11. Geen logische fietsroute voor parkeren bij sportvelden

10



- 12. Verkeerslichten staan verkeerd afgesteld
- 13. Uitrit/Inrit Tolhek bij Keulse Vaart onoverzichtelijk
- 14. Onvoldoende ruimte om met veel fietsende ouders & kinderen voorrang te verlenen + helling naar beneden



1. Te smalle brug voor lopen en fietsen in 2 richtingen: De 2 meter brede brug is bedoeld voor zowel voetgangers als fietsers. Op de haal en breng momenten geeft dit onvoldoende ruimte wat leidt tot gevaarlijke situaties. Hier komt nog de extra complicerende factor bij van het hoge aandeel beginnende weggebruikers. Dit is nog los van de huidige Corona situatie waarin het hier volstrekt onmogelijk is om anderhalve meter afstand te houden. Voorstel is om de bestaande brug voor voetganger te reserveren (deze ligt exact in het verlengde van stoep en een tweede brug te plaatsen ten behoeve van fietsers in het verlengde van de Havekottelaan aan de zuidzijde en het fietspad aan de noordzijde.
2. Fietsparkeren ouders: 1 van de manieren om de druk op de brug te verlichten is dat ouders hun fiets al aan de zuidzijde van het water kunnen neerzetten. Hierdoor neemt het aandeel fietsers op de brug af. Deze situatie is spontaan ontstaan en tevens wenselijk en verdient daarom facilitering/formalisering in de vorm van ruimte (bestrating) voor fietsparkeren.
3. Oneigenlijk halen en brengen op de Havekottelaan. Ondanks herhaaldelijk oproepen van de school en ouders die elkaar aanspraken (met alle gevolgen van dien), blijven teveel ouders van de Havekottelaan gebruik maken om hun kinderen te halen en brengen van school. Dit verstoort het basisidee achter de bereikbaarheid van de school: langzaam verkeer kan veilig via de Havekottelaan, auto's gaan via de Sportlaan. Voorstel is om de Havekottelaan éénrichtingsverkeer te maken (van noord naar zuid).
4. Kruisend verkeer van de Jan Bredius. De hoofdroute voor langzaam verkeer kruist de Jan Bredius. Op de Jan Bredius zelf is nog altijd veel vrachtverkeer. Ook hier zou gedacht kunnen worden aan éénrichtingsverkeer. DE breedte van de straat is totaal niet berekend op 2 richtingsverkeer. Daarnaast zou het wenselijk zijn om de oversteek in het verlengde van Havekottelaan naar de brug beter te markeren.
5. Looproute langs het nieuwe noodgebouw. Momenteel is niet alleen de brug te krap, maar ook het fietspad ten noorden daarvan wordt door zowel fietsers als voetgangers gebruikt. 1 van de oorzaken hiervan is het feit dat er geen goed begaanbare looproute is dichters langs de noodlokalen. En dat terwijl daar wel genoeg ruimte is. Het probleem is namelijk dat hier fietsenrekken en fietsnietjes in de weg staan. Voorstel is om de nietjes en rekken daar weg te halen en op andere plekken te verdichten. De nietjes staan nu op een eigenaardig grote afstand van elkaar, die kunnen veel dichters op elkaar geplaatst worden. Daardoor zal er in totaal geen fietsparkeerruimte verloren hoeven gaan.
6. Einde fietspad onoverzichtelijk. Het fietspad eindigt op het parkeerterrein op een onoverzichtelijk punt. Automobilisten verwachten hier geen fiets- (en op dit moment ook loop-) verkeer van rechts. Hier is samenhang met knelpunt 11.
7. Ruimte voor ophalen van kinderen tijdens coronacrisis. Ouders ervaren hier nog steeds te weinig ruimte. De anderhalve meter afstand is hier niet te handhaven. Daarnaast is er geen scheiding met het autoverkeer van parkeerplaats. De school heeft geen capaciteit voor het plaatsen en weghalen van de hekken (en dat is logisch). Omdat het hier openbaar terrein is, heeft de gemeente een verantwoordelijkheid in het garanderen van de veiligheid. Hier is samenhang met knelpunt 8.

8. Rijrichting parkeerplaats. Bij het halen van de kinderen arriveren de ouders vóór 2 uur, wanneer het nog rustig is omdat de kinderen nog in het schoolgebouw zijn. Om 2 uur gaat de school uit en stroomt het uitrijgedeelte van de parkeerplaats (de zuidoosthoek) vol met kinderen en ouders. Wanneer de eerste ouders hun kind hebben opgehaald, moeten alle auto's weer door die zelfde menigte om weg te rijden. Met het omdraaien van de rijrichting op de parkeerplaats (aan de zuidkant erin, aan de noordkant eruit) wordt dit probleem verholpen. Een eerder argument om dat niet te doen vervalt in de praktijk. Er zou namelijk dan meer gekruist moeten worden op de Sportlaan bij het inrijden van de parkeerplaats. Deze vertraging is echter nu ook al het geval omdat de parkeerplaats niet verlaten kan worden wanneer er over de Sportlaan tegemoetkomend verkeer (in noordelijke richting) aankomt omdat dat bocht (en rijbaan op de Sportlaan) te krap is om die bocht bij het uitrijden te maken zonder de tegenligger te raken.
9. Om de brug te ontlasten worden de kinderen in het hogere groepen gevraagd om niet over de brug te rijden maar om te rijden via de stoep van de Sportlaan. Omdat daar ook voetgangers lopen met kleine kinderen leidt ook dat tot onveilige situaties. Met de aanstaande herinrichting van de Sportlaan zou het goed zijn om meer ruimte voor fietsers op de Sportlaan te creëren. Dit zou kunnen door aanleg van een fietsstraat of door wegmarkering van fietspaden aan beide zijden van de weg met een versmalde strook in het midden voor autoverkeer. Ook de fietsende jongeren van en naar de sportclubs zouden hier in het weekend van profiteren.
10. Bouwplaats AW groep. De bouwplaats aan het eind van het einde van Joop Niemanslaan leidt nog steeds tot veel overlast. Dat verkeer houdt zich nog steeds niet aan de afspraak om daar niet te rijden bij de haal en brengmomenten van school. Die grote 10x8 vrachtwagens (50 ton!) zorgen echt voor gevaarlijke situaties. We gaan er van uit dat met het afronden van de Oost-West as over een paar weken deze bouwplaats/opslag ook wordt opgeheven.
11. Fietsroute sportclubs onlogisch. Het bij punt 6 benoemde einde van het fietspad leidt ook voor de bereikbaarheid van de sportclubs tot een eigenaardige situatie. Formeel gezien zouden fietsers naar de sportclubs toe vanaf het fietspad rechtsaf moeten fietsen, helemaal het parkeerterrein af om vervolgens linksaf weer het parkeerterrein op te rijden om bij de fietsenrekken van de sportclubs te komen. Om knelpunt 6 en 11 tegelijk op te lossen zou een soortgelijke verhoging en doorsteek kunnen worden aangebracht zoals 50 meter oostelijker ook voor voetgangers is gedaan.
12. VRI oversteek Muiderstraatweg onlogisch ingeregeld. De voetgangersoversteek bestaat uit 3 delen. In sommige gevallen blijft het middelste deel (trambaan) onlogisch lang op groen terwijl de 2 delen over de rijbanen alweer op rood zijn. Dit zorgt voor verwarring en gevaarlijke situaties.
13. Hoek Keulse Vaart – Tolhek. Deze hoek is onoverzichtelijk. Te meer omdat (elektrische) fietsen en brommers veel snelheid maken over de Keulse Vaart leidt dit tot gevaarlijke situaties. Een gevarenmarkering in bijvoorbeeld de vorm van zigzagstrepen zou weggebruikers hierop kunnen attenderen.
14. Onvoldoende opstelruimte. In combinatie met knelpunt 13 leidt onvoldoende opstelruimte tot de situatie waarbij fietsers die gebruik maken van de oversteek van de Muiderstraatweg wachten op de Keulse Vaart en daar de doorgaande route blokkeren. Ook hier is de snelheid van de weggebruikers op de Keulse Vaart een risico verhogende factor.