



Schoolstraten Pilot

Jouke Werkman

Gert Bos

www.oisgroningen.nl

December 2022



BASIS VOOR BELEID

Inhoud

Inhoud	1
Samenvatting	3
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek	4
1.2 Opzet van het onderzoek	4
2 Omwonenden	5
2.1 Respons 0-meting	5
2.2 0-meting	6
2.3 Vervolg	8
2.4 Respons 1-meting	8
2.5 1-meting	8
2.6 Conclusie	10
3 Ouders JHS en GSV	10
3.1 Respons 0-meting	10
3.2 0-meting	11

3.3	Respons 1-meting	14
3.4	1-meting	15
3.5	Conclusie	18
Colofon		19

Samenvatting

De gemeente Groningen voert in Helpman rondom twee basisscholen (de Joseph Haydinschool (JHS) en de Groningse School Vereniging (GSV)) een pilot uit om de verkeersveiligheid te vergroten. Dit gebeurt door tijdens de drukke haal- en brengtijden van schoolkinderen de straten van de scholen af te sluiten voor gemotoriseerd vervoer.

Zowel omwonenden als de ouders van leerlingen van de beide scholen zijn tweemaal benaderd om aan de hand van een digitale vragenlijsten hun ervaringen en meningen omtrent de schoolstraat te delen. De eerste peiling (de 0-meting) vond plaats voorafgaand aan de pilot, de tweede (de 1-meting) aan het einde van de pilot.

Omwonenden

Wanneer we de twee metingen naast elkaar leggen, zien we dat de verkeerssituatie door de omwonenden in de 1-meting beter wordt beoordeeld dan in de 0-meting. De respondenten ervaren minder overlast. Het aantal respondenten is echter dermate klein dat er geen generieke uitspraken over het gehele gebied gedaan kunnen worden. De resultaten zijn wel een indicatie dat het instellen van een schoolstraat een positief effect kan hebben op de verkeerssituatie voor omwonenden van de scholen.

Ouders JHS en GSV

De responsgroepen van de 0-meting en 1-meting zijn qua samenstelling niet met elkaar te vergelijken. Zo hebben bij de 1-meting een grotere groep ouders van de GSV de vragenlijst ingevuld, in tegenstelling tot de 0-meting. Dit heeft als gevolg dat de 0-meting en de 1-meting niet direct met elkaar vergeleken kunnen worden.

De schoolstraat pilot lijkt geen invloed te hebben gehad op het gekozen vervoermiddel waarmee ouders hun kinderen naar school brachten. Desondanks laat de 1-meting aanmerkelijk betere scores zien op het gebied van de ervaren verkeersveiligheid rondom de scholen tijdens drukke haal- en brengtijden.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek

De gemeente Groningen voert in Helpman rondom twee basisscholen (de Joseph Haydinschool (JHS) en de Groningse School Vereniging (GSV)) een pilot uit om de verkeersveiligheid te vergroten. Dit gebeurt door tijdens de drukke haal- en brengtijden van schoolkinderen de straten van de scholen af te sluiten voor gemotoriseerd vervoer. Om te kijken of deze pilot het gewenste effect heeft, heeft de afdeling Ruimtelijk Beleid en Ontwerp (RB&O) gevraagd of de afdeling Onderzoek, Informatie en Statistiek (OIS) onderzoek wil doen naar de ervaring van de schoolstraat.

1.2 Opzet van het onderzoek

Het onderzoek wordt uitgevoerd aan de hand van enquêtes. Er worden twee verschillende doelgroepen bevraagd: ouders van kinderen die naar de betreffende scholen gaan en omwonenden van de scholen/schoolstraat. Beide groepen worden zowel voor (0-meting) als na (1-meting) de invoer van de schoolstraten gevraagd over de verkeersveiligheid en overlast rondom de scholen en bijbehorende straten tijdens de drukke breng- en haalmomenten. In totaal zijn er dus vier metingen gedaan.

De omwonenden van de scholen zijn voor de 0-meting van dit onderzoek benaderd met een brief waarin een link naar de enquête is opgenomen. De ouders van kinderen hebben via de scholen een oproep ontvangen de vragenlijst in te vullen. Aan de omwonenden is tijdens de 0-meting gevraagd of ze bereid waren om nogmaals een vragenlijst in te vullen (de 1-meting). Zij konden dit aangeven door hun e-mailadres achter te laten. De ouders werden voor de 1-meting wederom via de scholen benaderd.

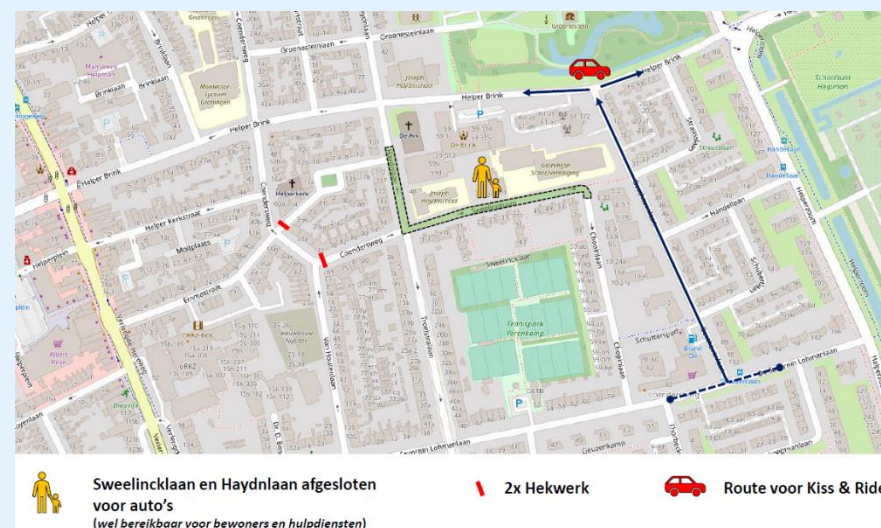
Wat is een schoolstraat?

Een schoolstraat moet ervoor zorgen dat kinderen veilig de school in en uit kunnen. Op schooldagen wordt de straat voor de school 2 x per dag een half uurtje afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Dat gebeurt bij de start én het einde van de schooldag. De wegen blijven bereikbaar voor voetgangers, fietsers en nood- en hulpdiensten en direct aanwonenden kunnen met behulp van verkeersregelaars wel in en uit de straat.

Hoe het werkt

Het gemotoriseerde verkeer kan gedurende de sluitingstijden niet meer door de Coendersweg en de Waldeck-Pyrmontstraat richting de Haydnlaan en de Sweelincklaan. Beide scholen vragen de ouders om hun kinderen met de fiets of lopend naar school te brengen. Als dat niet mogelijk is, dan kan de Kiss & Ride aan de Beethovenlaan worden gebruikt.

Op de afbeelding is de tijdelijke wegafsluiting weergegeven in het rood. Ter plaatse van de Coendersweg en Waldeck-Pyrmontstraat worden 2 keer per dag hekken neergezet. In het groen vindt de schoolstraat plaats aan de Sweelincklaan en Haydnlaan.

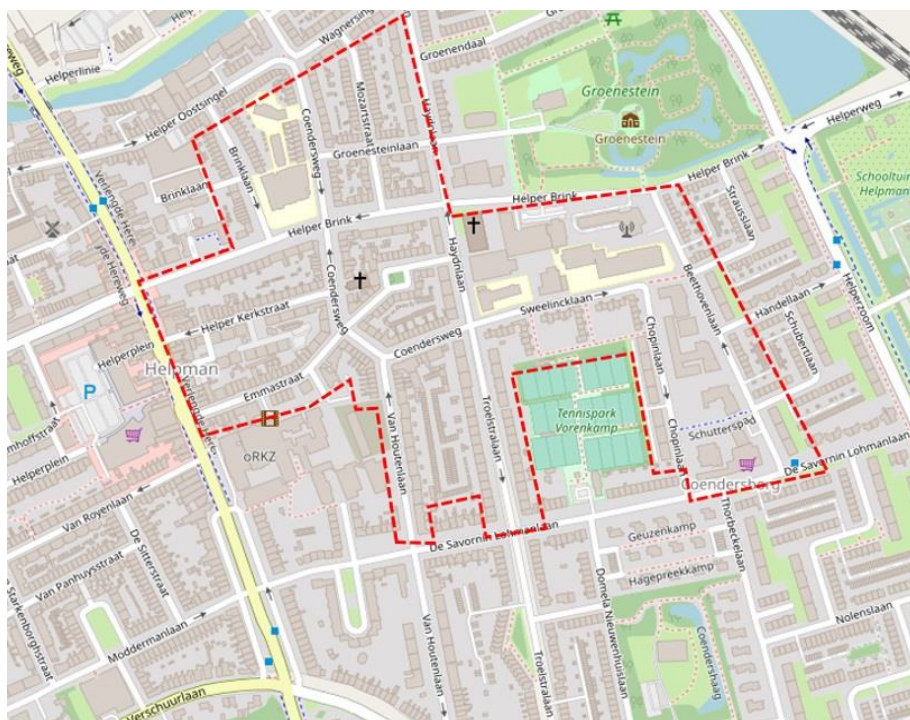


2 Omwonenden

2.1 Respons 0-meting

Voor de 0-meting onder de omwonenden zijn 1085 uitnodigingsbrieven verstuurd in het gebied zoals in figuur 1 weergegeven.

Figuur 1: verspreidingsgebied uitnodigingsbrieven omwonenden.



Van de omwonenden zijn er in totaal 121 mensen die de 0-meting (deels) hebben ingevuld. Als eerste hebben we gevraagd in welke straat de respondenten woonachtig zijn (zie Tabel 1).

Tabel 1: In welke straat woont u?

Woonachtig	Aantal	%
Troelstralaan	17	14,0%
Coendersweg	13	10,7%
Chopinlaan	12	9,9%
Sweelincklaan	12	9,9%
Van Houtenlaan	11	9,1%
Haydnlaan	9	7,4%
Helper Brink	8	6,6%
Beethovenlaan	7	5,8%
De Savornin Lohmanlaan	7	5,8%
Waldeck-Pyrmontstraat	4	3,3%
Emmastraat	3	2,5%
Helper Kerkstraat	3	2,5%
Mozartstraat	3	2,5%
Schubertlaan	3	2,5%
Strausslaan	3	2,5%
Verlengde Hereweg	2	1,7%
Waldeck-Pyrmontplein	2	1,7%
Brinklaan	1	0,8%
Händellaan	1	0,8%
Totaal	121	100%

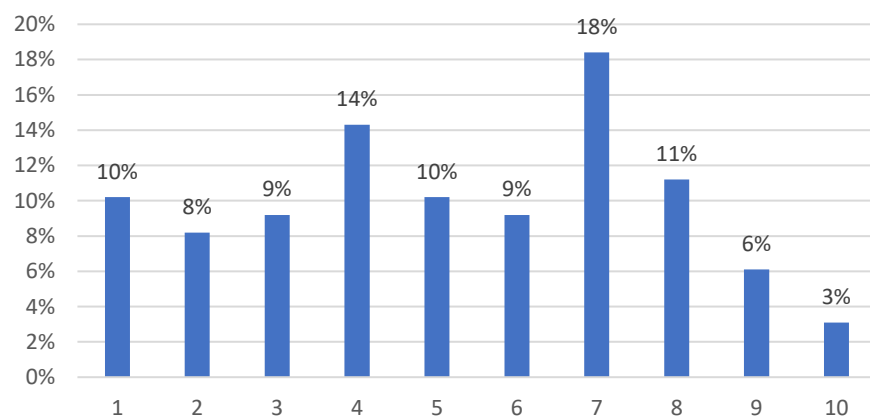
Vervolgens is gevraagd of de omwonende respondenten zelf ook kinderen hebben die ofwel op de JHS ofwel de GSV zitten. De overgrote meerderheid (84%) van deze respondenten geeft aan zelf geen kinderen te hebben die op dit moment naar de JHS of GSV gaat. De overige 19 respondenten (16%) hebben wel kinderen op één van deze scholen.

Deze 19 respondenten zijn doorverwezen naar de vragenlijst voor ouders van kinderen op JHS of GSV.

2.2 0-meting

Als eerste hebben we aan de omwonenden gevraagd of zij, op een schaal van 1 tot 10, een beoordeling kunnen geven over hoe zij op dat moment de verkeerssituatie in hun straat ervaren; voor de start van pilot. Het gemiddelde cijfer van de respondenten over de verkeerssituatie in hun buurt is een 5,2. Figuur 2 laat de uitkomsten van deze vraag per cijfer zien.

Figuur 2: Hoe beoordeelt u de (huidige) verkeerssituatie in uw straat? (N=98)



Ondanks dat de grootste groep (18%) omwonende respondenten een 7 geeft voor de verkeerssituatie in hun straat, zijn er ook relatief grote groepen die lagere beoordelingen geven. Bijvoorbeeld: 14% van de omwonenden geeft het cijfer 4 en 10% geeft zelfs een 1.

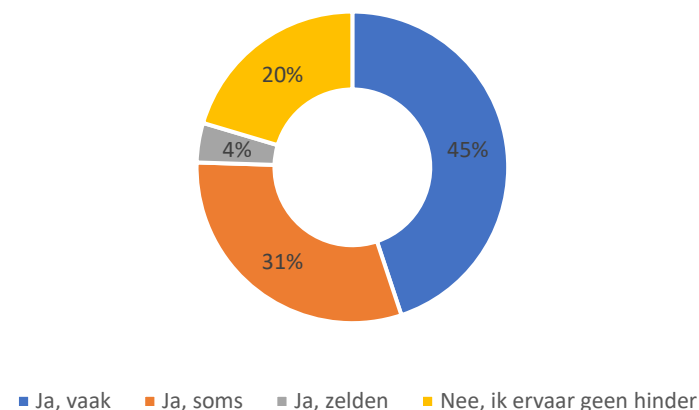
Wanneer we verder inzoomen op de straten met minimaal vijf respondenten zien we verschillende cijfers (Tabel 2). De respondenten aan de Coendersweg geven de verkeerssituatie een 7,3, terwijl de respondenten aan de Sweelincklaan de verkeerssituatie met slechts een 3,4 beoordelen. Over het algemeen kunnen we zeggen dat de straten die laag op verkeersveiligheid worden beoordeeld vlakbij de basisscholen liggen.

Tabel 2: Verkeerssituatie in uw straat

Straat	N	Cijfer
Sweelincklaan	10	3,4
Beethovenlaan	6	3,5
Chopinlaan	10	4,1
Helper Brink	7	4,3
Van Houtenlaan	8	5,1
Haydnlaan	9	5,4
Helper Brink	7	4,3
Troelstralaan	13	6,3
Coendersweg	12	7,3

Vervolgens is gevraagd of de omwonenden wel eens hinder ervaren van de ouders en/of leerlingen van de JHS of GSV rond haal- en brengtijden (zie Figuur 3). Slechts 24% van de respondenten ervaart nooit of zelden hinder van de ouders en/of leerlingen.

Figuur 3: Ervaart u wel eens hinder die wordt veroorzaakt door ouders en/of leerlingen van de JHS of de GSV rond haal- en brengtijden? (N=98)



Dertig respondenten (31%) ervaren soms hinder, maar een ruime 45% van de respondenten ervaart vaak hinder van de ouders en/of leerlingen. Vier op de vijf respondenten geeft dus aan in ieder geval eenmaal hinder te hebben ondervonden tijdens de haal- en brengtijden van in de scholen. Kijken we naar de straten, dan zien we dat alleen de respondenten uit de Mozartstraat (2) en Helper Kerkstraat (3) aangeven nooit hinder te ondervinden veroorzaakt door ouders en/of leerlingen van de beide scholen, alhoewel dit door het lage aantal respondenten niet representatief is.

De respondenten die aangegeven hebben hinder te ervaren is vervolgens gevraagd op welke wijze er hinder wordt ervaren (zie Tabel 3). De meest prominente vormen van hinder die worden aangegeven zijn: 1. te veel voertuigen zijn die door de straat rijden, 2. een onoverzichtelijke verkeerssituatie en 3. voertuigen die foutparkeren (dubbel/op de stoep). Er zijn ook nog acht respondenten (10%) die aangeven een andere oorzaak van hinder te ervaren. Een antwoord wat hierbij een aantal keer naar voren komt is dat er automobilisten zijn die bij sommige straten tegen de toegestane rijrichting in rijden.

Wanneer we kijken naar de straten met minimaal vijf respondenten, ervaren respondenten uit de Van Houtenlaan relatief het meeste last (26%) van te grote aantallen voertuigen door de straat. De respondenten uit de Troelstraan ervaren relatief de meeste hinder (16%) door onoverzichtelijke verkeerssituaties, terwijl de Beethovenlaan relatief het meest hinder (16%) ondervindt van voertuigen die foutparkeren.

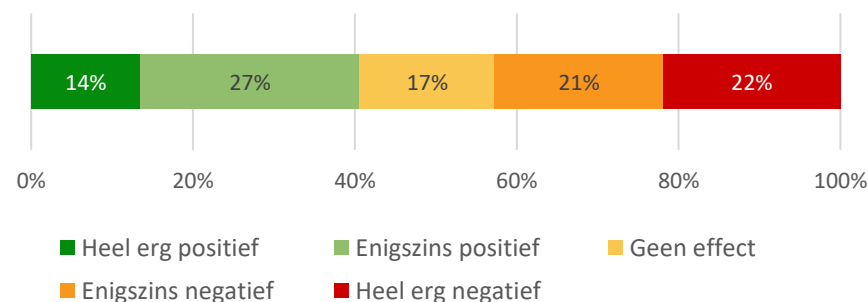
Vervolgens is gevraagd wat voor effect de omwonenden verwachten dat het afsluiten van de (school)straten tijdens haal- en brengtijden heeft op de verkeersveiligheid (Figuur 4). Dit levert een versnipperd beeld op. Van de respondenten geeft 41% aan een heel erg of een enigszins positief effect te verwachten.

Tabel 3: Op welke wijze ervaart u hinder door leerlingen/ouders?

* Meerdere antwoordopties mogelijk, totaal is daardoor hoger dan 100%

Oorzaak van hinder	%
Te veel voertuigen die door de straat rijden	77%
Onoverzichtelijke verkeerssituatie	60%
Voertuigen die foutparkeren (dubbel/op stoep)	55%
Onveilig rijgedrag van fietsende ouders en/of kinderen	49%
Onveilig rijgedrag van automobilisten	44%
Te weinig parkeerplaatsen voor bewoners/ hoge parkeerdruk	40%
Fietsers fietsen over de stoep	40%
Plotseling uitstappen en/of oversteken van kinderen	35%
Snelheid van het verkeer	29%
Fietsen die foutgeparkeerd zijn (op de stoep/tegen het hek)	21%
Geluidsoverlast	16%
Schade aan eigendommen	13%
Overlast door uitlaatgassen	10%
Anders, namelijk...	10%
Spelende kinderen	7%
N = 77	

Figuur 4: Verwachte effect invoering schoolstraten (N=96)



Voor 17% van de respondenten geldt dat zij geen effect verwachten. Het grootste deel van de omwonende respondenten, 43%, geeft zelfs aan te verwachten dat de pilot een (enigszins/heel erg) negatieve invloed gaat hebben op de verkeerssituatie in hun buurt/straat.

Opmerkingen die worden gegeven bij de bijbehorende open vraag zijn bijvoorbeeld dat de drukte afneemt door het afsluiten van de straten (positief) of juist dat het een verplaatsing van het probleem is en dat andere straten nu juist drukker gaan worden (negatief).

2.3 Vervolg

Aan het eind van de vragenlijst is de respondenten gevraagd of we hen nogmaals mochten benaderen om een vervolg enquête in te vullen. Hiervoor dienden respondenten hun e-mailadres achter te laten. Aan deze oproep gaven 62 respondenten gehoor.

2.4 Respons 1-meting

De 62 respondenten uit de 0-meting die aangaven ook benaderd te willen worden na afloop van de pilot, kregen in week 29 via e-mail de vraag of ze ook de 1-meting in wilden vullen. In totaal hebben 42 respondenten hieraan gehoor gegeven door (een deel van) de 1-meting in te vullen. De respondenten is gevraagd om nu de verkeerssituatie ten tijde van de gedeeltelijke afsluiting van de Haydnlaan en de Sweelincklaan voor automobilisten tijdens haal- en brengtijden te beoordelen. De meeste responderende omwonenden zijn woonachtig in de Chopinlaan, Coendersweg of Sweelincklaan (Tabel 4)

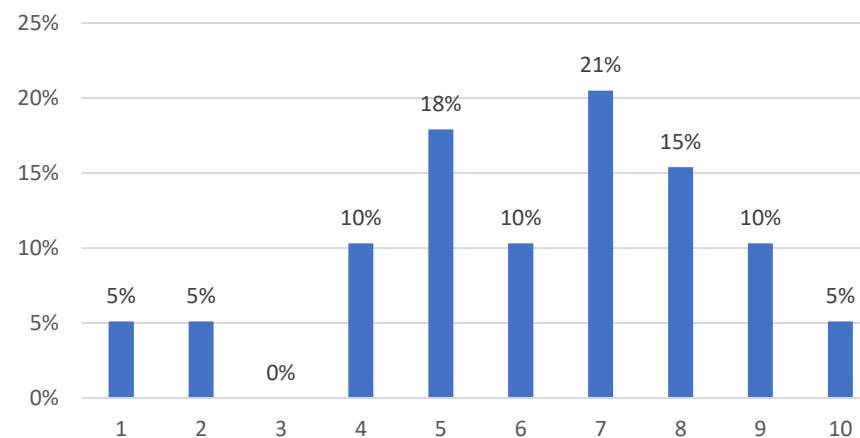
2.5 1-meting

Net als bij de 0-meting, is nu ook gevraagd hoe de omwonenden de verkeerssituatie beoordelen, maar dan ten tijde van de schoolstraten pilot (zie Figuur 5).

Tabel 4: In welke straat woont u?

Woonachtig	Aantal	%
Chopinlaan	6	14%
Coendersweg	6	14%
Sweelincklaan	5	12%
Emmalaan	3	7%
Haydnlaan	3	7%
Helper Brink	3	7%
Mozartstraat	3	7%
Troelstralaan	3	7%
Van Houtenlaan	3	7%
De Savornin Lohmanlaan	2	5%
Waldeck-Pyrmontstraat	2	5%
Beethovenlaan	1	2%
Strausslaan	1	2%
Waldeck-Pyrmontplein	1	2%
Totaal	42	100%

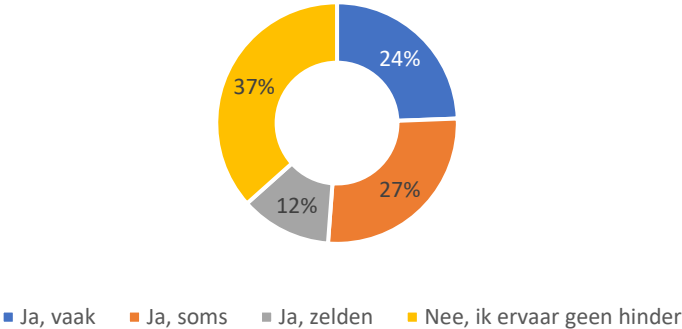
Figuur 5: Hoe beoordeelt u de (huidige) verkeerssituatie in uw straat? (N=39)



Het gemiddelde van de groep omwonenden van de 1-meting is een 6,2. Dit is een stijging van een heel punt in vergelijking met de (totale) groep van de omwonenden die de 0-meting heeft ingevuld. Als we de cijfers van de groep van de 1-meting vergelijking met hun antwoorden ten tijde van de 0-meting, is dit verschil zelfs nog groter. Deze groep gaf namelijk bij de 0-meting gemiddeld een 4,8.

Ook is weer gevraagd of de omwonenden hinder ervaren van ouders en/of leerlingen terwijl de schoolstraat actief was (Figuur 6). In vergelijking met de 0-meting (Figuur 3) is het percentage respondenten dat geen hinder heeft ervaren sterk toegenomen, van 20% tot 37%. Meer mensen hebben slechts zelden hinder ervaren en de groepen die soms of vaak hinder ervaren zijn afgenomen in vergelijking met de 0-meting. Wanneer we specifiek kijken naar de respondenten die beide metingen invulden zien we ook hier een toename van het percentage respondenten dat zegt geen hinder te ondervinden van 22% van 37%. Het percentage respondenten dat vaak hinder ondervindt is gedaald van 39% naar 24%.

Figuur 6: Ervoer u tijdens de gedeeltelijke afsluiting wel eens hinder die werd veroorzaakt door ouders en/of leerlingen van de Joseph Haydnschool of de GSV? (N=41)



De vormen van hinder die zijn ervaren door de respondenten die de 1-meting invulden geven in vergelijking met hun antwoorden tijdens de 0-meting en opvallend beeld (Tabel 7).

Nagenoeg alle vormen van hinder zijn afgenomen. De hinder die wordt ervaren door te veel voertuigen die door de straat rijden is bijna gehalveerd. Tijdens de 0-meting gaf 81% van de respondenten aan hier hinder van te ondervinden, terwijl dat bij de 1-meting nog maar 42% is.

Tabel 7: Grootste oorzaken van hinder waarbij 1-meting met 0-meting vergeleken.

Oorzaak van hinder	0	1
Te veel voertuigen die door de straat rijden	81%	42%
Onoverzichtelijke verkeerssituatie	59%	39%
Voertuigen die foutparkeren (dubbel/op stoep)	53%	42%
Onveilig rijgedrag van fietsende ouders en/of kinderen	41%	31%
Onveilig rijgedrag van automobilisten	44%	46%
Te weinig parkeerplaatsen voor bewoners/ hoge parkeerdruk	47%	35%
Fietsers fietsen over de stoep	41%	15%
Plotseling uitstappen en/of oversteken van kinderen	31%	31%
Snelheid van het verkeer	25%	8%
Fietsen die foutgeparkeerd zijn (op de stoep/tegen het hek)	19%	4%
Geluidsoverlast	25%	12%
Schade aan eigendommen	16%	4%
Overlast door uitlaatgassen	13%	12%
Anders, namelijk...	16%	31%
Spelende kinderen	3%	4%
	N=32	N=26

Tot slot hebben we de respondenten gevraagd of de respondenten van mening zijn dat de gedeeltelijke afsluiting van de Haydnlaan en de Sweelincklaan voor automobilisten tijdens haal- en brengtijden moet worden voortgezet?

De grootste groep (44%) van de respondenten is van mening dat de pilot een vervolg moet krijgen. Een derde van de respondenten is hiertegen, terwijl iets minder dan een kwart hier geen mening over heeft. Een veel genoemde reden onder respondenten die aangeven dat de schoolstraat niet moeten worden voortgezet is dat de invoering ervan zorgt voor gevaarlijke situaties/ drukte op andere straten eromheen.

2.6 Conclusie

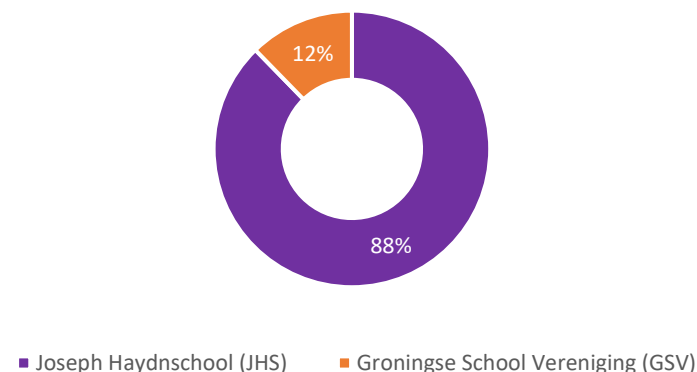
Wanneer we de twee metingen naast elkaar leggen, zien we dat de verkeerssituatie in de 1-meting beter wordt beoordeeld dan in de 0-meting. De respondenten ervaren minder overlast. Het aantal respondenten is echter dermate klein dat er geen generieke uitspraken over het gehele gebied gedaan kunnen worden. De resultaten zijn wel een indicatie dat het instellen van een schoolstraat een positief effect kan hebben op de verkeerssituatie voor omwonenden van de scholen.

3 Ouders JHS en GSV

3.1 Respons 0-meting

De Josef Haydn School (JHS) en Groninger Scholen Vereniging (GSV) hebben samen bijna 1500 leerlingen. Via de communicatiekanalen van de scholen kregen de ouders informatie over de pilot en zijn ze gevraagd om de vragenlijst in te vullen. Er zijn 138 ouders die de vragenlijst (deels) hebben ingevuld. Het overgrote deel van de responderende ouders is afkomstig van de Joseph Haydyschool (zie figuur 7).

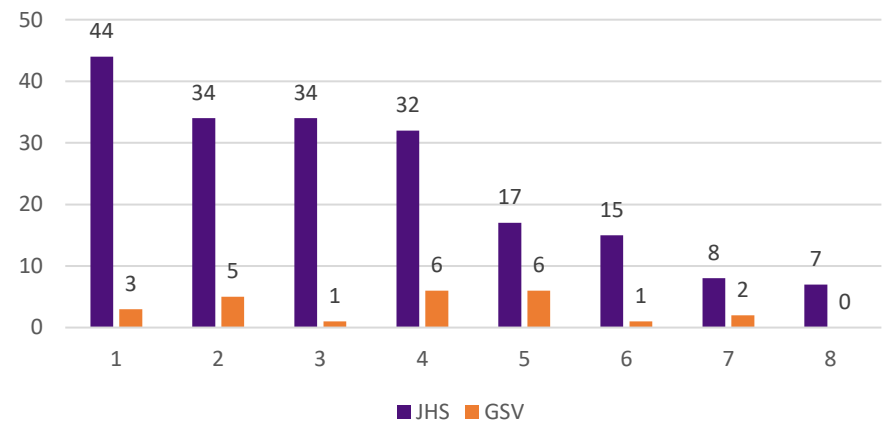
Figuur 7: Op welke school zitten uw kinderen? (N=138)



Hierbij merken we op dat de respons van de Joseph Haydyschool voor twee derde deel afkomstig is uit week 26 (27 juni tot met 3 juli). De pilot liep toen al vier weken. Omdat in de vragenlijst van de 0-meting expliciet wordt gevraagd de situatie te beoordelen voorafgaand aan de afsluiting van de schoolstraten, nemen we de respons wel mee in de 0-meting.

Wanneer we kijken naar de verdeling van de kinderen van de responderende ouders zien we dat de meeste kinderen in groep 1 zitten (Figuur 8). Naar mate de kinderen in de hogere groepen zitten, neemt de respons van de ouders af. In totaal hebben de responderende ouders 215 kinderen op de scholen.

Figuur 8: In welke groepen zit(ten) uw kind(eren) dit schooljaar? (N=137)



Ook hebben we gevraagd hoe ver de responderende ouders van de betreffende school afwonen (zie Tabel 8).

Tabel 8: Wat is de afstand van uw huis naar de school? (N=135)

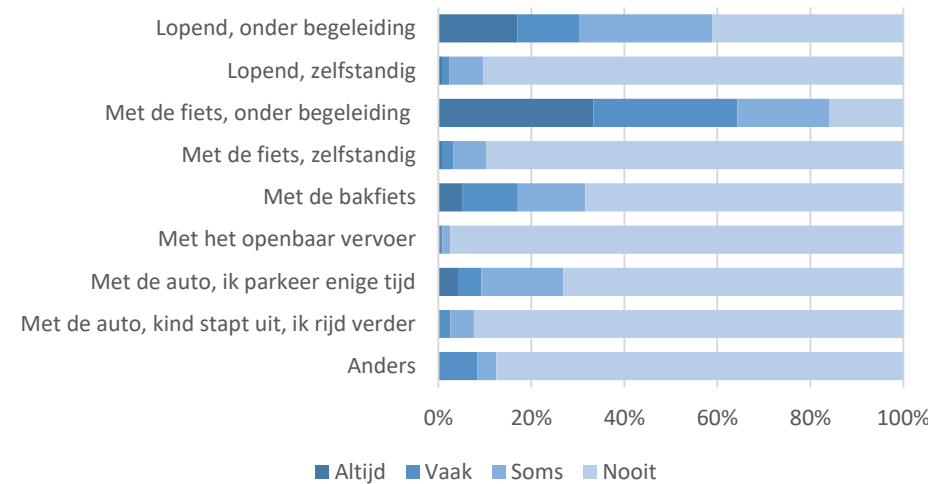
Afstand	Joseph Haydnschool		Groninger Scholen Vereniging	
	Aantal	%	Aantal	%
Minder dan 500 meter	31	26%	3	19%
500 meter tot 1 km	46	39%	3	19%
1 km tot 3 km	29	24%	6	38%
3 km tot 5 km	7	6%	0	0%
Meer dan 5km	6	5%	4	25%
Totaal	119	100%	16	100%

Wanneer we naar beide scholen gezamenlijk kijken woont meer dan de helft (51%) van de responderende ouders binnen een kilometer van de school af, ongeveer een kwart (26%) woont tussen de 1 en 3 kilometer én 12% van de ouders woont verder dan 3 kilometer van de school van hun kinderen af.

3.20-meting

Aan de ouders is eerst gevraagd hoe hun kinderen naar school gaan, daarbij uitgaande van het jongste kind. Uit een lijst van opties konden de ouders aangeven of ze deze manier van vervoeren altijd, vaak, soms of nooit gebruikten (zie Figuur 9).

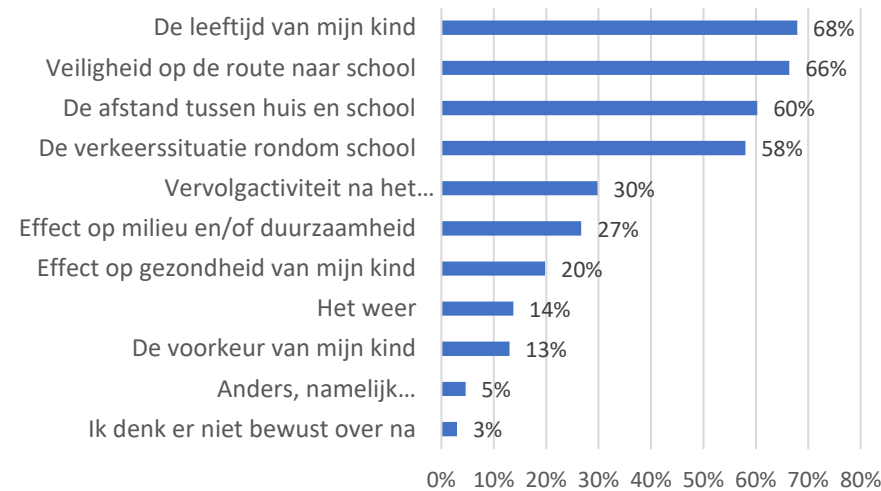
Figuur 9: Hoe vaak gaat uw jongste kind op de verschillende manieren naar school?



Het merendeel van de kinderen (64%) komt vaak of altijd onder begeleiding met de fiets naar school. Voor 30% van de kinderen geldt dat ze onder begeleiding lopend naar de school komen. De vervoersopties waarbij het kind zelfstandig reist (OV, zelfstandig lopend of met fiets) komen bijna niet voor.

Dit komt mogelijk door de sterke vertegenwoordiging van de onderbouw in de respons, alsmede doordat er naar de vervoerswijze van het jongste kind wordt gevraagd. Niet verrassend is leeftijd voor een groot deel van de respondenten dan ook bepalend voor de wijze waarop het jongste kind naar school gaat (Figuur 10).

Figuur 10: Wat is bepalend voor de wijze waarop uw (jongste) kind naar school gaat?



Daarnaast vinden de responderende ouders de veiligheid en verkeerssituatie naar en rondom de school en de afstand tot huis belangrijk. Wat daarnaast ook relatief veelvoorkomende invloedrijke factoren zijn, zijn de vervolgactiviteit en het effect van het vervoersmiddel op ofwel het milieu ofwel op de gezondheid van het kind. In totaal 31 ouders gaven aan hun kinderen (wel eens) met de naar school te brengen waarbij ze de auto enige tijd parkeerden. Aan hen is gevraagd waar zij hun voertuig tijdens het halen en brengen parkeren. (zie Tabel 9). De meeste ouders parkeren in de Savornin Lohmanlaan, de Haydnlaan of de Troelstralaan.

Tabel 9: Waar parkeert u meestal uw auto tijdens het halen/brengen?

Straat	Joseph Haydn-school		Groninger Scholen Vereniging	
	Aantal	%	Aantal	%
Savornin Lohmanlaan	3	12,5%	3	42,9%
Haydnlaan	4	16,7%	0	
Troelstralaan	3	12,5%	1	14,3%
Sweelincklaan	1	4,2%	2	28,6%
Helper Brink	2	8,3%	0	
Helperplein	3	12,5%	0	
Zo dichtbij mogelijk	3	12,5%	0	
Coendersweg	1	4,2%	1	14,3%
Van Houtenlaan	2	8,3%	0	
Emmastraat	1	4,2%	0	
Groenesteinlaan	1	4,2%	0	
N = 31	24	100%	7	100%

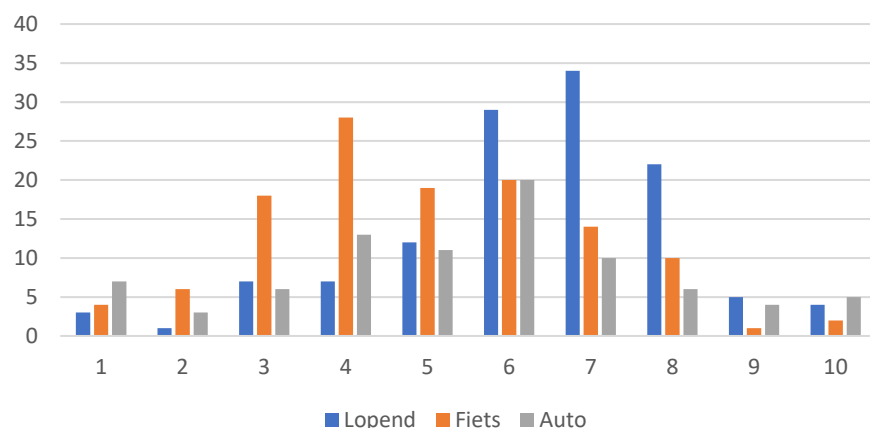
Vervolgens is gevraagd in hoeverre de parkerende ouders ervaren dat er voldoende parkeergelegenheid is bij het brengen en halen van de kinderen. De grote meerderheid (81%) van de responderende ouders geeft aan dat er (meestal/vaak/altijd) voldoende parkeergelegenheid is. Een kleine 20% geeft aan dat er ofwel nooit voldoende parkeergelegenheid ofwel slechts soms is.

Verkeersveiligheid rondom de scholen

Het volgende onderwerp dat aan de ouders werd voorgelegd was de verkeersveiligheid rondom de school in de huidige periode (voor de pilot). Dit onderdeel is opgesplitst in drie verschillende categorieën: de verkeerssituatie lopend, op de fiets óf met de auto.

Om te beginnen werd de respondenten gevraagd een algehele beoordeling geven over deze verschillende verkeerssituaties op een schaal van 1 tot 10 (zie Figuur 11).

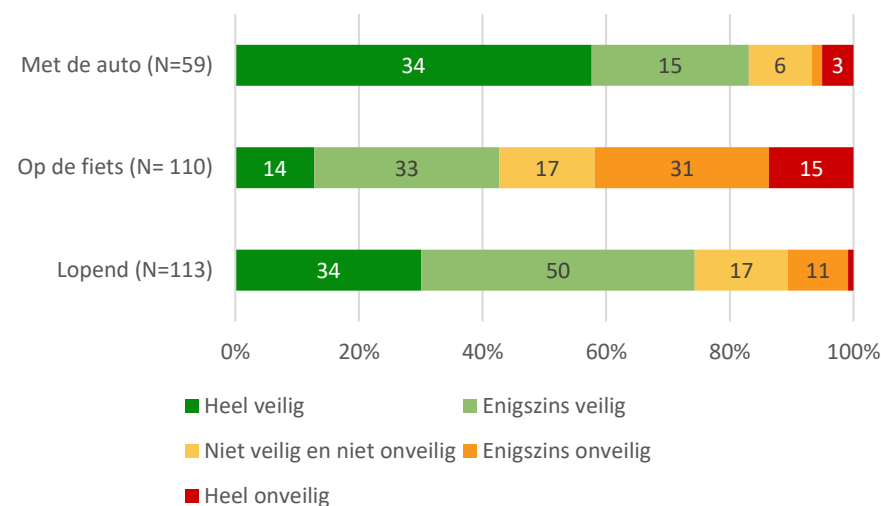
Figuur 11: Beoordelingen verschillende verkeersveiligheid rondom school



Wat opvalt binnen deze grafiek is dat verkeersveiligheid lopend hoger lijkt te scoren dan de andere twee situaties. Daarnaast valt ook op dat de verkeersveiligheid met de auto weer hoger scoort dan de situatie op de fiets. De situatie op de fiets wordt het slechts beoordeeld. De berekende gemiddelden onderbouwen Figuur 11: de verkeersveiligheid lopend krijgt een gemiddelde van 6,3, voor de situatie met de auto is dit een 5,4 en de verkeersveiligheid voor fietsers krijgt een 5,0. Het gemiddelde van de drie verkeerssituaties samen is een 5,6. De responderende ouders beoordelen de algehele verkeerssituatie dus iets hoger dan de responderende omwonenden die gemiddeld een 5,2 gaven tijdens de 0-meting.

Vervolgens zijn de ouders gevraagd om aan te geven hoe veilig zij denken dat hun kinderen zich voelen, weer opgesplitst in dezelfde drie categorieën (zie Figuur 12).

Figuur 12: Hoe veilig denkt u dat uw kind zich voelt...



Ouders geven aan voornamelijk te denken dat hun kinderen zich veilig voelen in de auto (83% enigszins – heel veilig), maar ook wanneer er wordt gewandeld wordt het gevoel van veiligheid vrij hoog geacht (74%). Minder dan de helft (43%) van de responderende ouders geeft aan te denken dat hun kind zich veilig voelt op de fiets. Dit beeld komt overeen met de beoordeling van de verkeerssituaties door de ouders.

Vervolgens is gevraagd wat volgens de ouders de grootste aandachtspunten zijn op het gebied van verkeersveiligheid rondom de school. Wat de responderende ouders overduidelijk het grootste aandachtspunt op het gebied van verkeersveiligheid vinden is de verkeersdruk. Ook het foutparkeren van auto's, de onoverzichtelijkheid en de hoge snelheid van het verkeer én het plotselinge uitstappen van kinderen en/of ouders komen naar voren als grote aandachtspunten (Tabel 10).

Tabel 10: Grootste aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid

Aandachtspunten Verkeersveiligheid	%
Verkeersdrukke	79%
Foutparkeren van auto's (dubbel/op stoep/niet aangewezen parkeerplaats)	56%
Onoverzichtelijkheid van het verkeer	50%
Hoge snelheid van het verkeer	48%
Plotseling uitstappen van kinderen/ouders	45%
Geen veilige oversteekplek	34%
Plotseling oversteken van kinderen/ouders	31%
Te weinig (fiets)parkeergelegenheid	25%
Fietsers op de stoep	25%
Foutparkeren van fietsen (dubbel/op stoep)	21%
Te weinig parkeergelegenheid	16%
Anders, namelijk...	16%
Spelende kinderen	8%
Ik zie geen aandachtspunten	3%
N = 128	

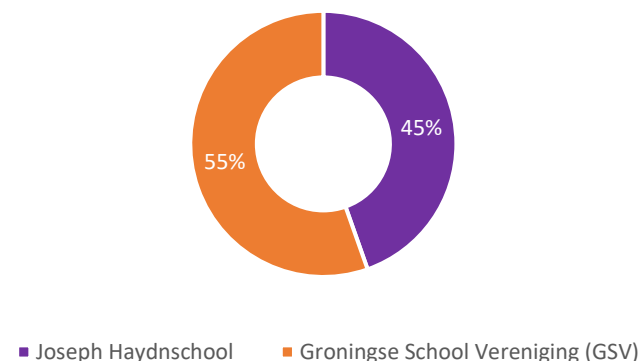
* Meerdere antwoordopties mogelijk, totaal is daardoor hoger dan 100%

Tot slot is gevraagd hoe de ouders denken dat hun kinderen naar school zullen gaan zodra de schoolstraat is ingevoerd. Deze cijfers wijken nauwelijks af van wat eerder is aangegeven hoe de kinderen nu naar school gaan. De respondenten verwachten dus niet ten tijde van de pilot voor een ander vervoersmiddel te kiezen om de kinderen naar school te brengen.

3.3 Respons 1-meting

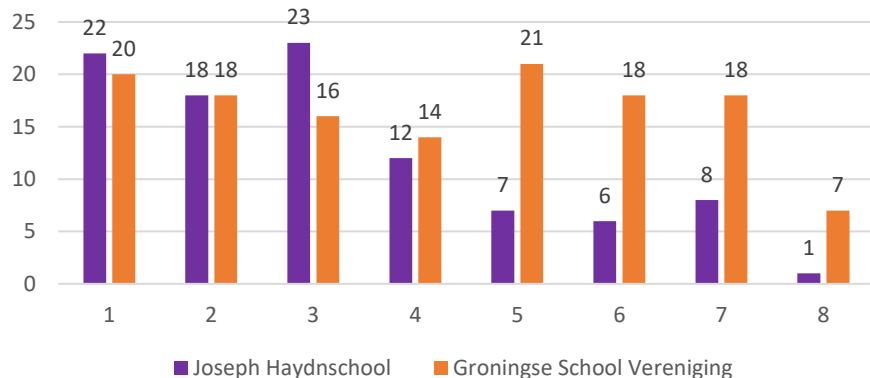
Aan het eind van de pilot zijn de ouders van JHS en GSV nogmaals via de communicatiekanalen van de scholen opgeroepen een vragenlijst in te vullen. Aan de ouders die de 1-meting hebben ingevuld is weer gevraagd naar welke school hun kinderen gaan (zie Figuur 13). Ditmaal zien we een meer gelijkwaardige verdeling, in tegenstelling tot de 0-meting. Van de 139 respondenten die de vragenlijst (voor een deel) hebben ingevuld gaan de kinderen van 77 respondenten naar de Groningse School Vereniging en de kinderen van 62 respondenten naar de Joseph Haydnschool.

Figuur 13: Op welke school zitten uw kinderen? (N=139)



Vervolgens is gevraagd in welke groepen de kinderen van de respondenten zaten in het afgelopen schooljaar (zie Figuur 14). Net als bij de 0-meting (Figuur 8) zien we dat voor de Joseph Haydnschool de meeste kinderen in de lagere klassen zitten. Bij de Groningse School Vereniging is de verdeling over boven- en onderbouw evenrediger. De ouders vertegenwoordigen gezamenlijk 229 leerlingen.

Figuur 14: In welke groepen zit(ten) uw kind(eren) dit schooljaar? (N=136)



Ook nu is weer gevraagd hoe ver de responderende ouders afwonen van de school waar hun kinderen heen gaan (zie Tabel 11). Er valt een duidelijk verschil op tussen de 0-meting (zie Tabel 8) en de 1-meting: relatief veel ouders wonen op een grotere afstand van de school bij de 1-meting in vergelijking met de 0-meting. Daarbij valt ook op dat de respondenten van de GSV gemiddeld verder van de school wonen dan de respondenten van de JHS. Dit valt te verklaren doordat het GSV een internationale basisschool is, wat een specifieke doelgroep aantrekt.

Tabel 11: Wat is de afstand van uw huis naar de school?

Afstand	Joseph Haydnschool		Groninger Scholen Vereniging	
	Aantal	%	Aantal	%
Minder dan 500 meter	14	23%	6	8%
500 meter tot 1 km	22	37%	16	21%
1 km tot 3 km	16	27%	19	25%
3 km tot 5 km	3	8%	15	20%
Meer dan 5km	5	8%	19	25%
	60	100%	75	100%

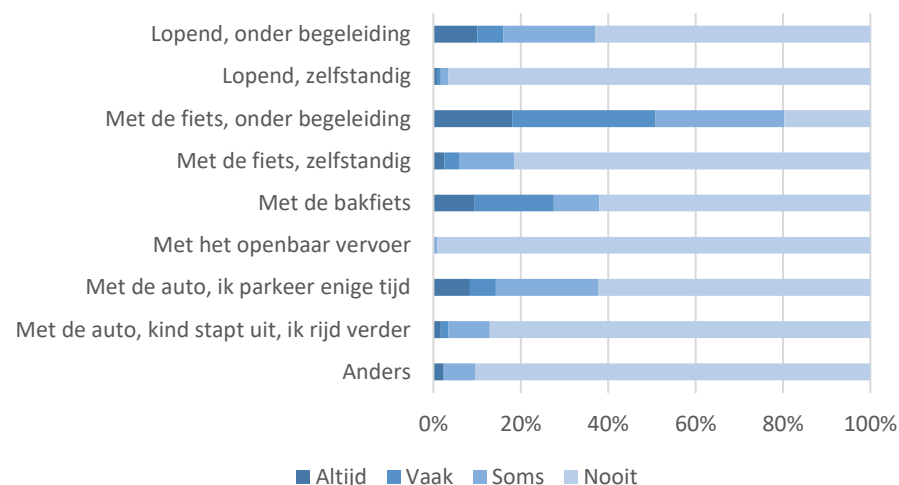
3.41-meting

Net als bij de 0-meting, is ook bij de 1-meting aan de ouders weer gevraagd hoe vaak de ouders welk vervoersmiddel gebruikten om hun (jongste) kind naar school te brengen (zie Figuur 15).

Deze resultaten zijn vrijwel gelijk aan de 0-meting (zie Figuur 9). Alleen het lopen onder begeleiding is afgenomen (van 30% naar 16% altijd/vaak) en het fietsen met de bakfiets toegenomen (van 17% naar 28%). Dit kan worden verklaard door de andere samenstelling van de responsgroep, waarbij de afstand tot scholen groter is dan tijdens de 0-meting.

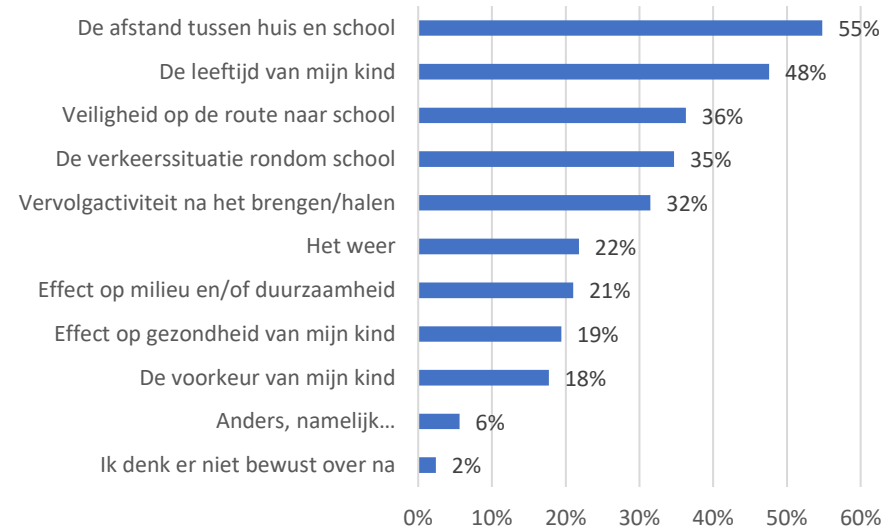
Vervolgens is weer gevraagd naar de bepalende redenen voor het kiezen van het vervoersmiddel. De resultaten hiervan zijn weergegeven in Figuur 16. Wat, in vergelijking met de 0-meting (zie Figuur 7), vooral opvalt is dat (bijna) alle factoren percentueel zijn gedaald. Dit geeft aan dat (bijna) iedere antwoord-optie relatief minder wordt gekozen dan bij de 0-meting.

Figuur 15: Hoe vaak gaat uw jongste kind op de verschillende manieren naar school?



Mogelijke verklaringen voor deze daling zijn 1) op deze vraag waren meerdere antwoorden mogelijk, in de 1-meting zijn minder antwoordcategorieën aangeklikt en 2) de 1-meting is door meer ouders ingevuld waarvan hun kinderen op de GSV zitten en deze ouders komen al van verder weg waardoor er minder opties qua vervoersmiddelen zijn.

Figuur 16: Wat bepaalde in de afgelopen zes weken de wijze waarop uw jongste kind naar school ging?



Ondanks de daling is de volgorde van meest tot minst gekozen bepalende factor wel vrijwel gelijk gebleven. De afstand tussen huis en school scoort nu het hoogst. Dit is te verklaren doordat er in de samenstelling van de 1-meting veel meer respondenten zitten die verder weg van de scholen wonen. Wel is te zien dat de factoren rondom veiligheid en verkeerssituatie relatief lager scoren dan tijdens de 0-meting.

Ook is onder de ouders die wel eens de auto gebruiken als vervoersmiddel gebruiken gevraagd waar ze, tijdens de auto parkeerden tijdens de weken waarin de pilot liep (zie Tabel 12).

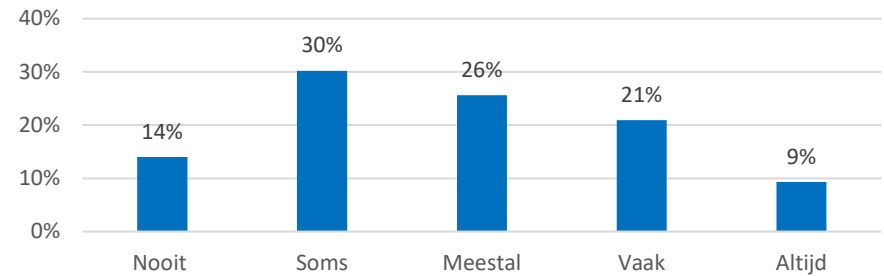
Tabel 12: Waar parkeert u meestal uw auto tijdens het brengen en halen?

Straat	Joseph Haydn-school		Groninger Scholen Vereniging	
	Aantal	%	Aantal	%
Savornin Lohmanlaan	1	8%	11	34%
Haydnlaan	1	8%		
Troelstralaan	1	8%	1	3%
Beethovenlaan	1	8%	6	19%
Helper Brink	7	54%	6	19%
Zo dichtbij mogelijk			3	9%
Coendersweg	2	8%		
Chopinlaan			2	6%
Schubertlaan			1	3%
Handellaan			2	6%
N = 45	13	100%	32	100%

Net als tijdens de 0-meting is de Savornin Lohmanlaan het populairst onder de respondenten van de GSV. Ook de Beethovenlaan, die niet werd genoemd tijdens de 0-meting, is nu populair onder de ouders die hun kinderen naar de GSV brengen. Aan de Beethovenlaan is een Kiss & Ride plek ingericht. De Helper Brink wordt door de respondenten die hun kinderen naar de Joseph Haydn school brengen het vaakst genoemd. Bij de 0-meting was dit nog de Haydnlaan.

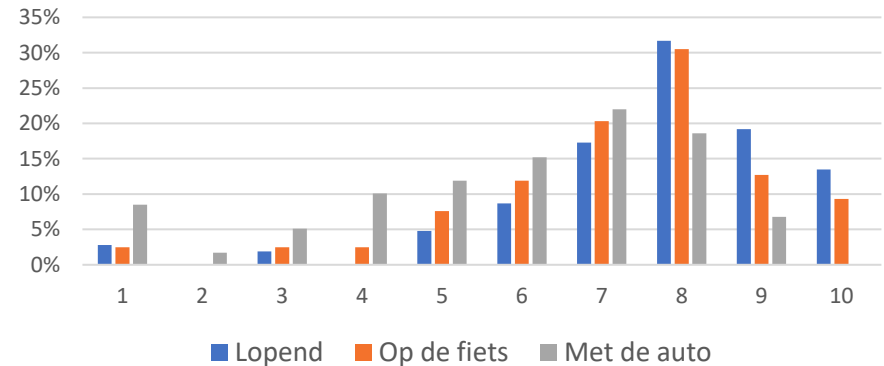
Daarnaast is ook weer gevraagd in hoeverre de (autorijdende) ouders ervaren dat er genoeg parkeerplek is (zie Figuur 17). Wat opvalt in vergelijking met de 0-meting, is dat het percentage ouders dat vindt dat er (meestal/vaak/altijd) voldoende parkeerplek is flink is gezakt (van 81% naar 56%). Dit kan mogelijk worden verklaard door het sluiten van een aantal wegen en de schoolstraat.

Figuur 17: In hoeverre is er voldoende parkeergelegenheid? (N=43)



Vervolgens zijn de responderende ouders gevraagd om hun ervaringen rondom de verkeersveiligheid te delen tijdens de schoolstraat pilot. Eerst is weer gevraagd om een beoordeling te geven over de verkeerssituatie lopend, - op de fiets en - met de auto op een schaal van 1-10 (zie Figuur 19).

Figuur 19: Beoordelingen verschillende verkeersveiligheid tijdens pilot



In vergelijking met 0-meting (zie Figuur 11) is te zien dat de beoordeling rondom de verkeersveiligheid is verbeterd. De situatie voor met de auto ziet een kleine stijging in het gemiddelde, van 5,4 naar 5,8. De verkeersveiligheid lopend en fietsend zien ruimere stijging ten opzichte van de 0-meting: van een 6,3 naar een 7,7 en van een 5,0 naar een 7,2 respectievelijk.

Ten tijde van de schoolstraten pilot is de verkeersveiligheid rondom de scholen, voornamelijk voor de lopende en fietsende ouders en kinderen verbeterd. De algehele verkeersveiligheid ziet dan ook een stijging van een 5,6 naar een 7,1. Een overzicht van de cijfers van de gemiddelden van zowel de 0-meting als de 1-meting is te zien in Tabel 13.

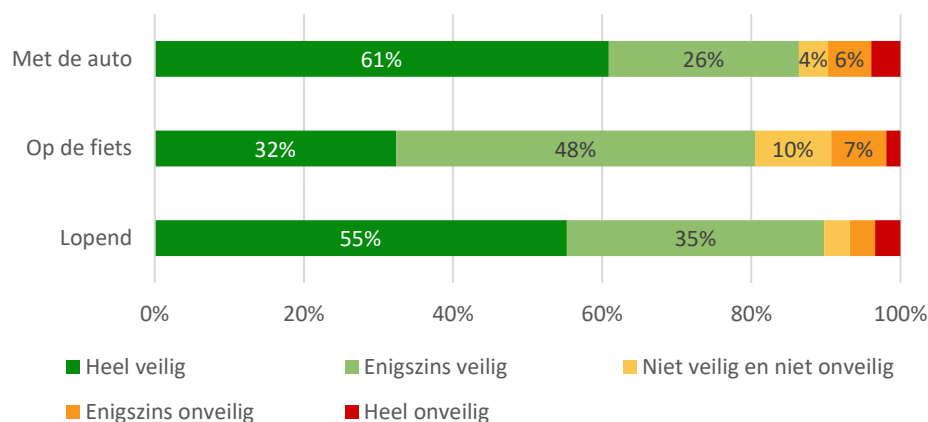
Tabel 13: Gemiddelden van beoordelingen verkeersveiligheid tijdens pilot

Afstand	0-meting	1-meting
Lopend	6,3	7,7
Op de fiets	5,0	7,2
Met de auto	5,4	5,8
Overall	5,6	7,1

Naast de beoordeling van de verkeerssituaties, is ook weer gevraagd in hoeverre de ouders denken dat hun kind zich veilig voelt in elk van de drie verkeerssituaties (zie Figuur 20).

Ook hier is te zien dat, in vergelijking met de 0-meting (zie Figuur 12), er een ruime stijging is in hoe veilig de responderende ouders denken dat hun kinderen zich voelen. De responderende ouders denken dat kinderen zich in de auto iets veiliger voelen. Een sterke stijging in de veiligheidsbeleving van de kinderen zien wij de categorieën lopend en op de fiets. Te voet stijgt de veiligheidsbeleving van hun kinderen, volgens de ouders, van 74% naar 90%. Op de fiets zelfs een nog grotere stijging, namelijk van 43% naar 80%.

Figuur 20: Hoe veilig denkt u dat uw kind zich voelt...



Ook is weer gevraagd wat volgens de responderende ouders de grootste aandachtspunten blijken te zijn op het gebied van verkeersveiligheid rondom de scholen. Nu ging het echter over de periode waarin de schoolstraten actief waren. Een overzicht van hoog naar laag meest gemelde aandachtspunten staat hieronder in Tabel 14.

Net als bij de omwonenden, is een daling van elke factor te zien onder de responderende ouders. Het enige antwoord wat is gestegen is, is "Ik zie geen aandachtspunten" (van 3% naar 11%).

Tot slot is gevraagd of de gedeeltelijke afsluiting van de Haydnlaan en Sweelincklaan tijdens breng- en haaltijden moet worden voortgezet. Ruim driekwart (78%) van de responderende ouders reageerde hier positief op. Een aantal ouders (7%) gaven aan het niet te weten of geen mening te hebben, en 15% gaf aan dat het niet moest worden doorgezet.

Tabel 14 Grootste aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid

Aandachtspunten Verkeersveiligheid	%
Verkeersdrukte	54%
Onoverzichtelijkheid van het verkeer	46%
Foutparkeren van auto's (dubbel/op stoep/niet aangewezen parkeerplaats)	42%
Hoge snelheid van het verkeer	30%
Plotseling uitstappen van kinderen/ouders	25%
Plotseling oversteken van kinderen/ouders	22%
Geen veilige oversteekplek	20%
Te weinig parkeergelegenheid	17%
Foutparkeren van fietsen (dubbel/op stoep)	17%
Te weinig fietsenparkeergelegenheid	16%
Fietsers op de stoep	15%
Anders, namelijk...	13%
Ik zie geen aandachtspunten	11%
Spelende kinderen	3%
N = 123	

3.5 Conclusie

De schoolstraat pilot lijkt geen invloed te hebben gehad op het gekozen vervoermiddel waarmee ouders hun kinderen naar school brachten. Desondanks laat de 1-meting aanmerkelijk betere scores zien op het gebied van de ervaren verkeersveiligheid rondom de scholen tijdens drukke haal- en brengtijden.

Hoewel de resultaten een algeheel positief beeld laten zien van de schoolstraat, is het wel van belang op te merken dat de groepen ouders die de 0-meting en de ouders die de 1-meting hebben ingevuld niet aan elkaar gelijk zijn. Zo hebben bij de 1-meting een grotere groep ouders van de GSV de vragenlijst ingevuld, in tegenstelling tot de 0-meting. Dit heeft als gevolg dat de 0-meting en de 1-meting niet direct met elkaar vergeleken kunnen worden.

Colofon

Schoolstraten Pilot

Auteurs:

Jouke Werkman

Gert Bos

Opdrachtgever:

Gemeente Groningen

Fotografie:

Gemeente Groningen

Uitgave:

OIS Groningen