


Onderwerp Pilot Schoolstraten
ter informatie
Steller M.J. Bijma

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon	0629638680	Bijlage(n)	2	Ons kenmerk	672164-2022
Datum	18-01-2023	Uw brief van		Uw kenmerk	

Geachte heer, mevrouw,

Met onze nieuwe mobiliteitsvisie “Groningen Goed op Weg” zetten we in op het verbeteren van de leefkwaliteit en stimuleren van gezonde, schone mobiliteit. Lopen en fietsen is voor kinderen de manier om zichzelf te verplaatsen. Door te stimuleren dat kinderen te voet en te fiets naar school gaan ontwikkelen zij vaardigheden en zelfvertrouwen waarmee ze zich nu en in de toekomst veiliger kunnen verplaatsen in het verkeer. Bovendien draagt lopen en fietsen bij aan een gezondere, actieve levensstijl van onze inwoners. Minder auto’s rondom de school betekent ook dat de verkeersveiligheid en luchtkwaliteit verbeteren. Meer dan 50% van alle kinderen in Nederland haalt nu de beweegnorm van een uur matig intensief bewegen per dag niet. Alle reden dus om als gemeente zoveel mogelijk te stimuleren dat kinderen te voet of te fiets naar school gaan.

Hoe anders is soms de dagelijkse praktijk. Landelijk gezien fietst een derde van alle kinderen nooit naar school. Een deel daarvan gaat te voet maar er is ook een aanzienlijk deel dat met de auto wordt gebracht. Om dit te veranderen is gestart met het programma schoolstraten vanuit Tour de Force; het samenwerkingsverband tussen overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties met als doel het stimuleren van fietsen. De gemeente Groningen is onderdeel van de F10 fietssteden die ambitieus fietsbeleid voeren en een actieve bijdrage willen leveren aan de ambities van Tour de Force, onder meer door het uitvoeren van pilots. Vanuit het thema “Veilig fietsen naar school” neemt de gemeente Groningen samen met zeven andere gemeenten die betrokken zijn bij F10 deel aan de pilot Schoolstraten.

Wat is een schoolstraat

Een schoolstraat is een straat die gedurende het in- en uitgaan van de school tijdelijk is afgesloten voor gemotoriseerd (auto-)verkeer. De straat is wel toegankelijk voor voetgangers en fietsers, en uiteraard ook voor hulpdiensten en bewoners. De omgeving

Volgvel 1

rond de ingang van de school wordt hierdoor rustiger en aangenamer. Er wordt ruimte gecreëerd in de onmiddellijke buurt van de school door de auto's te weren in de omgeving. De ouders die hun kinderen met de auto brengen, wordt gevraagd om verderop te parkeren. Ook kinderen die met de auto gebracht worden, kunnen vanaf daar veilig te voet verder naar school. Op schooldagen wordt de straat voor de school maximaal een half uur afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, bij de start en/of het einde van de schooldag.

Pilot ODS De Starter en GSV/Haydnschool

In de gemeente Groningen hebben we op 2 locaties een pilot uitgevoerd waarmee ervaring is opgedaan met het principe van een schoolstraat. Van beide scholen kwamen eerder signalen binnen ten aanzien van de verkeersveiligheid. Het doel van de pilots is geweest om de verkeersveiligheid rondom de scholen te verbeteren en ouders en kinderen te stimuleren om met de fiets of lopend naar school te komen. In de maanden april tot juli 2021 is de schoolstraat toegepast bij ODS de Starter aan de Lorentzstraat in de Grunobuurt. Van eind mei tot de zomervakantie 2022 is de maatregel toegepast in de directe omgeving van de Groningse Schoolvereniging (GSV) en de Joseph Haydnschool aan de Sweelincklaan in Helpman.

Bevindingen

Bij beide pilots zien we vergelijkbare ervaringen. Het straatbeeld wordt rustiger en het verkeersveiligheidsgevoel wordt vergroot. Wel zien we een waterbedeffect omdat mensen verderop moeten parkeren. In algemene zin is men bij beide locaties positief over de maatregel. Bij de pilot in Helpman is een uitgebreidere analyse opgesteld waarbij een 0- en 1-meting is gedaan. Hierbij zijn zowel de omwonenden als ook de ouders van de leerlingen gevraagd naar de ervaringen. Onlangs zijn de resultaten beschikbaar gekomen. Hoewel de respons onder omwonenden iets lager was dan verwacht en er een verschil zat tussen het aantal ondervraagde ouders van beide scholen bij de 0- en 1-meting kwamen er uit het onderzoek meerdere relevante bevindingen naar voren. Hieruit blijkt onder meer het volgende:

- Zowel ouders als omwonenden ervaren een verbetering van de verkeerssituatie.
- Bewoners beoordelen de verkeerssituatie in hun straat gemiddeld met 1 punt hoger (van 5,2 naar 6,2).
- Bij de ouders zien we in de beoordeling van de algehele verkeersveiligheid een nog grotere stijging met 1,5 punten (van 5,6 naar 7,1). De grootste stijging hierbij zien we bij ouders die de kinderen lopend (van 6,3 naar 7,7) en op de fiets (van 5,0 naar 7,2) naar school brengen.
- In de 0-situatie zien we een groot aandeel fietsende ouders dat de verkeerssituatie als onveilig beoordeelde. Gedurende de pilot is dit aandeel aanzienlijk gedaald. In mindere mate geldt dit ook voor ouders die de leerlingen te voet naar school brengen.
- Wij hebben ouders gevraagd naar wat bepalend is voor de wijze waarop zij hun kinderen naar school brengen. Het meest bepalend hierbij zijn de leeftijd van het kind, afstand tot de school, veiligheid op de schoolroute en de verkeerssituatie rondom de school.
- Er wordt door bewoners minder hinder ervaren door ouders en/of leerlingen rond haal- en brengtijden. Het aantal omwonenden dat veel hinder ervaart wordt nagenoeg gehalveerd, van 45% naar 24%.

Volgvel 2

- Alle vormen van hinder bij bewoners zijn afgenomen. Onder andere hinder door de hoeveelheid voertuigen, onoverzichtelijke verkeerssituaties en fietsen op de stoep dalen sterk. Enige uitzondering hierop is de beoordeling van het rijgedrag van automobilisten. Deze wordt in zowel de voor- als nasituatie door veel omwonenden als hinderlijk ervaren (44% en 46%).
- Ten aanzien van de vervoerswijzekeuze van ouders en leerlingen zien we ten tijde van de pilot nog weinig verschil. Mogelijk is de duur van de pilot te kort geweest om een verandering in het gedrag te bewerkstelligen.
- Tijdens de 0-meting is ouders gevraagd om aan te geven wat de grootste aandachtspunten zijn op het gebied van verkeersveiligheid. Hierbij konden meerdere antwoorden worden gegeven. De verkeersdrukke is veruit het grootste aandachtspunt (79%). Daarnaast worden ook foutparkeren van auto's, onoverzichtelijkheid van het verkeer, hoge snelheid van het verkeer en plotseling uitstappen van kinderen/ouders benoemd.
- In de 1-meting zien we dezelfde aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid terugkomen, maar is er een forse daling te zien in de percentages ten opzichte van de 0-meting.

Er is bij zowel de ouders als de omwonenden draagvlak aanwezig om de pilot om te zetten in een definitieve situatie. Maar liefst 78% van de responderende ouders reageerde positief op de vraag of het wenselijk is om de pilot voort te zetten. Waar bijna de helft van de omwonenden van mening dat de pilot een vervolg moet krijgen, zien we echter ook dat een derde van de omwonenden van mening is dat de pilot niet doorgezet moet worden. Veelgenoemde reden is dat de invoering ervan zorgt voor problemen in omliggende straten. Met name de drukke in de Beethovenlaan is toegenomen door schoolouders die hier hun kinderen halen en brengen met de auto. Er is hier een Kiss & Ride-strook aanwezig waar veelvuldig gebruik van wordt gemaakt, maar vanwege de ligging rechtstreeks bij de ingang van de GSV en situering aan de linkerkant van de weg leidt dit tot drukke en verminderde verkeersveiligheid bij het in- en uitrijden en uitstappen.

Aandachtspunten

Wanneer de pilots worden voortgezet en mogelijk in de toekomst worden uitgebreid naar meerdere scholen, zijn een aantal belangrijke aandachtspunten te benoemen. Zo is de ligging van de school in belangrijke mate bepalend voor de vraag of een schoolstraat kan worden toegepast. Doorgaande wegen zijn lastig af te sluiten voor verkeer, waardoor de schoolstraat zich beperkt tot scholen die niet aan drukke(re) doorgaande wegen liggen. Ook zal in veel situaties bemensing van de maatregel ten tijde van het in- en uitgaan gewenst zijn. Bij de start bij beide pilotlocaties hebben de eerste twee weken bevoegde verkeersregelaars gestaan. Zij zijn bevoegd om het verkeer aanwijzingen te geven en verkeersdeelnemers zijn verplicht om deze aanwijzingen op te volgen. Hierdoor was de overgang naar inzet van vrijwilligers eenvoudiger en laagdrempeliger omdat men al gewend was aan de situatie. Met de inzet van beroepsverkeersregelaars zijn kosten gemoeid. Wij achten het niet realistisch om over te gaan tot permanente inzet van beroepsverkeersregelaars op scholen in de gemeente Groningen. Bovendien zien wij de verkeersveiligheid van schoolgaande kinderen als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van zowel gemeente als ook de school en de ouders. Bij schoollocaties zal naar verwachting de inzet van vrijwilligers een belangrijke voorwaarde zijn om de schoolstraat permanent te kunnen invoeren. We gaan na of inzet van mensen vanuit basis- of participatiebanen mogelijkheden

Volgvel 3

biedt om scholen hierbij tijdelijk te ondersteunen. Naast de invoering van de maatregel zelf zijn mogelijk aanvullende maatregelen nodig in naastgelegen straten omdat een deel van de problemen zich verplaatst.

Hoe verder?

De beide pilots bij ODS De Starter en de GSV/Haydnschool willen we voortzetten na overleg met de betrokken scholen. Zij zijn ook enthousiast en willen hier graag mee door. Een belangrijke voorwaarde voor het voortzetten van de pilot is de beschikbaarheid van vrijwilligers. De GSV en de Joseph Haydnschool hebben aangegeven dat zij vrijwilligers klaar hebben staan. Bij ODS De Starter gaan we na of hier ook mogelijkheden voor zijn.

Met de omgeving gaan we in gesprek over de wijze waarop parkeervraagstukken voor beide pilots het beste kunnen worden opgelost. We willen onderzoeken of er kleine maatregelen bij de Beethovenlaan en Kamerlingh Onnesstraat nodig zijn om het waterbedeffect bij respectievelijk de GSV/Haydnschool en ODS De Starter te verminderen. Een mogelijke gedachte is om de huidige Kiss & Ride-strook in de Beethovenlaan te verplaatsen, of om de huidige Kiss & Ride-strook te veranderen in een Bike & Ride-strook. Ook is er bij het permanent maken van de schoolstraat op beide locaties een verkeersbesluit benodigd.

Ten slotte zijn wij positief over de huidige pilots en willen we ook op andere scholen hierop inzetten, bijvoorbeeld in de oude stadswijken waar scholen vaak aan krappe of drukke wegen liggen. We pakken dit onderwerp op als onderdeel van een bredere aanpak om de verkeersveiligheid bij scholen in onze gemeente te verbeteren. Hierbij wordt het advies van de adviescommissie Verkeer & Vervoer betrokken. Onze verwachting is dat met een brede aanpak van verkeersveiligheid op langere termijn meer leerlingen te fiets of te voet veilig naar school kunnen gaan en de keuze voor lopen of fietsen laagdrempeliger wordt. In het op te stellen Uitvoeringsprogramma Actieve Mobiliteit en Verkeersveiligheid (zie lange termijn agenda: Q3 2023) komen we hier op terug.

Wij vertrouwen erop dat wij u hiermee voldoende hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

locoburgemeester,
Mirjam Wijnja

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.