

Pilot schoolstraat Vrije School Meander

Onderzoek onder omwonenden en ouders

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Tour de Force

Rotterdam, 20 januari 2020



Pilot schoolstraat Vrije School Meander

Onderzoek onder omwonenden en ouders

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en
Tour de Force

Jessica Dirks
Romaaike Schellekens

Rotterdam, 20 januari 2020

Inhoudsopgave

1	Over de pilots schoolstraten	3
2	Pilot schoolstraat Vrije school Meander	4
3	Resultaten ouders	6
3.1	Onderzoeksmethode	6
3.2	Afstand tussen woning en school	6
3.3	Vervoerwijzekeuze	7
3.4	Beoordeling verkeersveiligheid	9
3.5	Informatievoorziening	10
3.6	Meningen over permanente schoolstraat	10
4	Resultaten omwonenden	12
4.1	Onderzoeksmethode	12
4.2	Beoordeling verkeersveiligheid	12
4.3	Ervaren hinder	13
4.4	Informatievoorziening	15
4.5	Meningen over permanente schoolstraat	15
5	Belangrijkste bevindingen uit het onderzoek	17

1 Over de pilots schoolstraten

Vrije School Meander in Nijmegen doet mee aan de pilot schoolstraten, een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Tour de Force onder de vlag 'Veilig fietsen naar school'. De tijdelijke pilots zijn bedoeld om leerervaringen op te doen met het concept schoolstraten. Enerzijds als voortraject voor een mogelijk permanente schoolstraat maar anderzijds ook om ervaringen op te halen die een verdere uitrol van de schoolstraat naar andere gemeenten kan bevorderen.

Wat is een schoolstraat?

Het begrip schoolstraat komt uit België. In België zijn er veel basisscholen met een schoolstraat.

Een **schoolstraat** is een straat met een schoolingang waar gemotoriseerd verkeer aan het begin en einde van de schooldag gedurende een half uur wordt geweerd (met uitzondering van hulp- en nutsdiensten). De straat is dan enkel toegankelijk voor voetgangers en fietsers.

Doel van de schoolstraat is tweeledig:

1. Verbeteren verkeersveiligheid;
2. Stimuleren ander van lopen / fiets in plaats van auto (jong geleerd is oud gedaan).

De schoolstraat bij basisschool Meander

Bij Basisschool Meander is de schoolstraat zo ingericht dat naast hulpdiensten ook direct aanwonenden met de auto door de afgesloten straat kunnen rijden. Om te voldoen aan de Corona richtlijnen mogen ook ouders niet met de fiets in de schoolstraat. Met de term schoolstraat bedoelen wij de afsluiting van de weg tijdens breng- en haaltijden. Meer hierover in hoofdstuk 2.

Deze memo

De pilots schoolstraten worden (zijn) uitgebreid geëvalueerd met aandacht voor de ervaringen van zowel de school, de ouders als omwonenden. Hiervoor is onderzoeksbureau Ecorys in de arm genomen door te ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Het onderzoek van Ecorys concentreert zich op de *veiligheidsbeleving*. Dit wordt/is gemeten met behulp van enquête-onderzoek. Er is/wordt geen verkeers- of camera-onderzoek gedaan in dit onderzoekstraject.

In dit memo wordt verslag gedaan van het onderzoek dat Ecorys heeft uitgevoerd voor de pilot schoolstraat Meander. Er is in Nijmegen geen aparte 0-meting gedaan, omdat de pilot eerder is gestart dan voorzien vanwege de coronapandemie. Er is in deze 1-meting wel gevraagd naar de situatie van voor de invoering van de schoolstraat om zo toch een vergelijking te kunnen maken tussen de situatie voor en tijdens de pilot¹.

¹ De schoolstraat was al ingevoerd voor de zomervakantie 2020, en het onderzoek is pas gedaan in oktober en november 2020. Hierdoor kunnen de antwoorden over de situatie voor de invoering van de schoolstraat een vertekend beeld geven.

2 Pilot schoolstraat Vrije school Meander

Vrije school Meander is sinds 3 jaar gevestigd in een historisch gebouw aan de Celebesstraat in Nijmegen, middenin een jaren dertig wijk (midden en hoger segment). Dit heeft veel problemen met de buurt opgeleverd die zich niet betrokken voelde in deze beslissing door de gemeente en vindt dat de school (ca. 450 leerlingen) te groot is ten opzichte van de voorgaande school (<100 leerlingen). Destijds is de Celebesstraat ook een eenrichtingsstraat geworden. De buurt geeft aan veel drukte op straat en lawaaioverlast te ervaren door de komst van Meander. Door zowel ouders als omwonenden worden verkeersproblemen ervaren en zijn er klachten geuit. Een van de belangrijkste klachten is dat er teveel auto's in de Celebesstraat zijn. Dit geldt ook voor de Timorstraat (andere ingang), die ook nog smaller is dan de Celebesstraat.

Dit is aanleiding geweest voor de school en de gemeente om aan te sluiten bij de landelijke pilots schoolstraten om zo te onderzoeken of een schoolstraat de verkeersveiligheid rondom school kan vergroten en positieve effecten heeft op het fietsgebruik door ouders en kinderen van en naar school. Door de coronapandemie is de schoolstraat versneld ingevoerd als tijdelijke maatregel in het voorjaar van 2020.

Inrichting schoolstraat

De schoolstraat bij Meander is ingericht door op drie punten de weg met een hek af te zetten 's morgens van 8.00 tot 8.40 en 's middags van 14.45 tot 15.15, met uitzondering van woensdag. Dan is de afzetting 's middag van 12.45 tot 13.15. De afzettingen bevinden zich aan beide kanten van de Celebesstraat en op de hoek van de Borneostraat/Madoerastraat (zie ook de kaart hieronder). Fietsen en auto's kunnen tijdens de afzetting de schoolstraat niet in, alleen voetgangers. Dit geldt ook voor de ouders. Vanwege Corona mogen ouders nu ook het schoolplein niet betreden. Medewerkers van de school zet de hekken op zo'n manier neer dat direct omwonenden en hulpdiensten nog wel de straat in en uit kunnen rijden. De hekken worden verder niet bemand tijdens de afsluiting.

De hekken blijven overdag op de stoep staan en worden aan het eind van de dag met een slot aan een lantaarnpaal vastgezet. In vakantieperiodes worden de hekken op het schoolplein gezet. In onderstaande figuur is de situatie grafische weergegeven.

Figuur 2.1: Schoolstraat Vrije school Meander afgebeeld op kaart



Communicatie over de schoolstraat

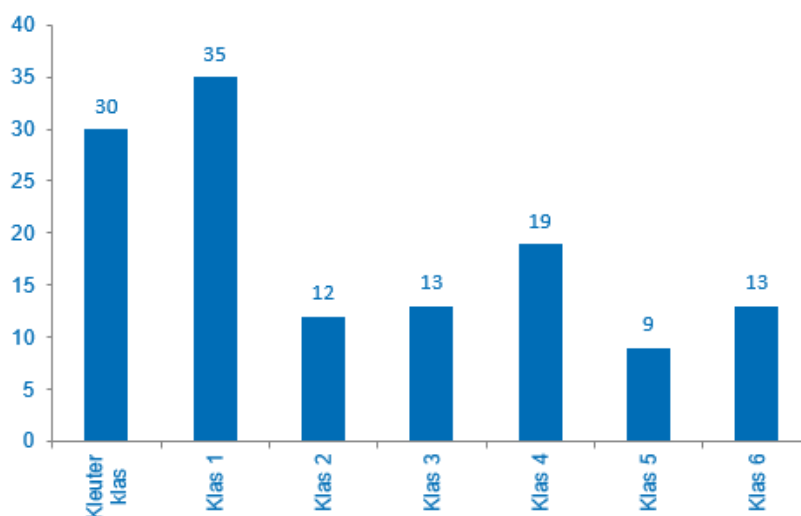
In verband met Corona moest snel geschakeld worden om de kinderen en ouders een veilige schoolomgeving te kunnen bieden. De school heeft direct omwonenden bij aanvang van de schoolstraat 2 keer een brief gestuurd om ze op de hoogte te stellen (mei 2020) over de schoolstraat en een update verstuurd voor de zomer. De Sumatrastraat en de Borneostraat zijn niet geïnformeerd door de school. Bij eventuele vervolgstappen zal een uitgebreide communicatie vooraf met de buurt plaatsvinden, waarbij een groter gebied wordt betrokken (waaronder in ieder geval de Sumatrastraat en de Borneostraat).

3 Resultaten ouders

3.1 Onderzoeksmethode

Ecorys heeft een online survey ontwikkeld die via de school is verstuurd. In de periode van 5 tot 19 november hebben in totaal 90 ouders de enquête ingevuld, waarvan 82 volledig. De onvolledige enquêtes zijn niet meegenomen in deze analyse. Deze 82 ouders zijn samen goed voor 131 kinderen op de Meander, waarmee zij 29%² van de onderzoekspopulatie afdekken. In onderstaand figuur hebben we de verdeling over de groepen weergegeven. Hierin is te zien dat vooral de ouders van de kleuterklas³ en klas 1 de enquête vaak ingevuld hebben.

Figuur 3.1: Aantal respondenten per klasniveau



3.2 Afstand tussen woning en school

Uit een analyse van de adresgegevens van de kinderen (ouders) blijkt dat 38% verder dan 3 km van school woont. Tot 3 km wordt vaak als een reële fietsafstand gezien, dit betreft dus 64% van de kinderen.

Van de respondenten woont ca. 51% op 3 km of meer verwijderd van de school volgens eigen opgave. De groep ouders die verder weg woont is dus oververtegenwoordigd in de enquête.

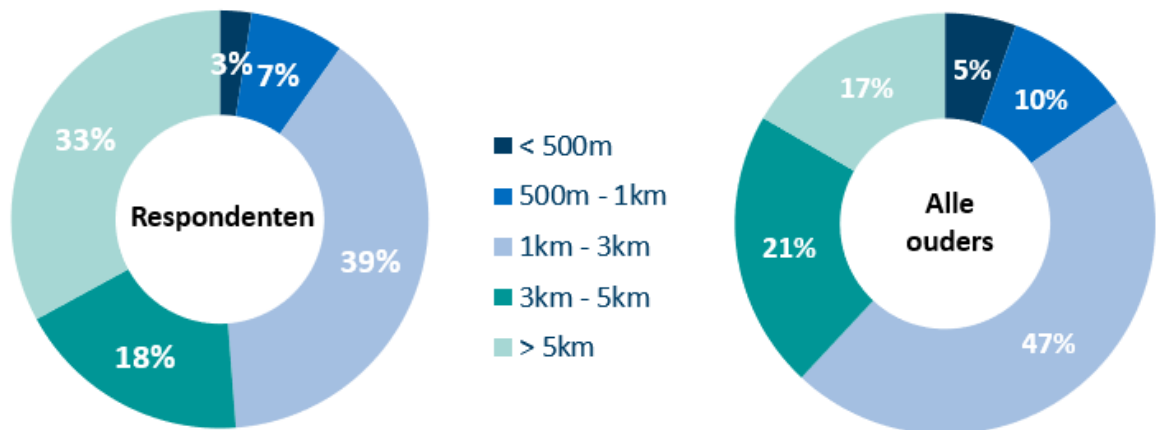
Over heel Gelderland is de gemiddelde afstand tot een basisschool 2,3 km⁴, voor Meander is dit 3,5 km. Dit is in lijn der verwachting aangezien Meander ook een regionale functie heeft als Vrije School.

² Basisschool Meander had 452 leerlingen op teldatum 1 oktober 2019, bron: Scholen op de kaart (DUO en Inspectie van het Onderwijs)

³ In het Vrijeschool onderwijs hebben ze nog klassen. De kleuterklas is een combinatie van groep 1 en groep 2. Klas 1 is equivalent aan groep 3 etc.

⁴ Bron: Leerlingen in het primair onderwijs – 05. Gemiddelde afstand in meters tussen woonadres leerling en postcode van de schoolvestiging 2019-2020 (DUO)

Figuur 3.2: Vergelijking woonafstand tot school tussen respondenten in de enquête en alle ouders



3.3 Vervoerwijzekeuze

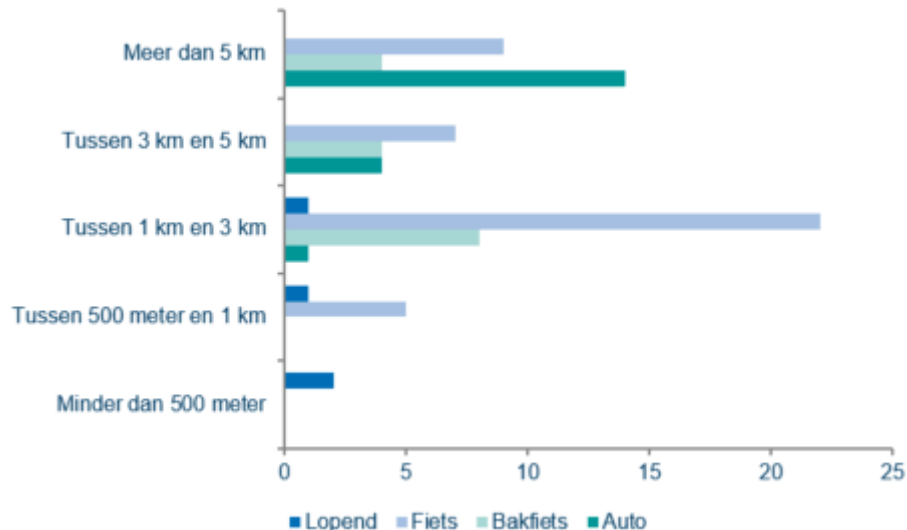
Zoals we in Figuur 4 kunnen zien loopt het percentage van kinderen dat met de fiets of lopend naar school komt, tijdens de pilot, flink af hoe verder men van de school vandaan woont. De (bak)fiets is voor 72% van de ouders het meest populaire vervoersmiddel, 23% van de respondenten geeft aan het vaakst met de auto de kinderen naar school te brengen. Maar liefst 71% van de ouders zegt af en toe de auto te pakken. Dit is in lijn met de rest van Nederland, volgens recent onderzoek van VVN onder 5.700 ouders blijkt dat 61% van de basisschoolkinderen weleens met de auto naar school wordt gebracht.

De meeste kinderen (96%) komt onder begeleiding van de ouders naar school. Dit is deels te verklaren doordat veel ouders van kinderen uit de kleuterklas en klas 1 de enquête ingevuld hebben, maar ook de kinderen uit klas 5 en 6 gaan vaak niet zelfstandig naar school.

Veranderingen in vervoerwijze door de pilot

Van de 82 ouders geven er 7 aan dat hun keuze voor vervoerwijze is veranderd tijdens de pilot. Echter, 4 ouders geven aan dat vooral het thuiswerken hierop invloed heeft gehad. Ook blijkt maar in 1 van deze gevallen de meest gekozen vervoerwijze te zijn veranderd. Concluderend heeft de pilot dus geen effect gehad op gedragsverandering.

Figuur 3.3: Meest gebruikte vervoermiddelen tijdens pilot en aantal respondenten



Redenen vervoerswijzekeuze

Ouders die hun kind met de auto brengen noemen vaak de afstand tot school (84%), vervolgactiviteit na brengen (53%) en leeftijd van het kind (47%) als belangrijkste redenen. Het valt op dat een onoverzichtelijke situatie nauwelijks (11%) als reden wordt gegeven om met de auto te gaan. Voor ouders die hun kind met de (bak)fiets brengen zijn dit ook de afstand tot school (73%), leeftijd van het kind (64%) en de vervolgactiviteit na het brengen (42%). Ook het effect op milieu en gezondheid telt zwaar mee, met 63%.

Autodruk

Maar liefst 58 van de 82 respondenten (ongeveer 70%) geven aan vaak of wel eens de auto te pakken om hun kind(eren) naar school te brengen. Op basis van een indicatieve berekening⁵ schatten wij dat rond de 100 kinderen met de auto naar school gebracht worden op een gemiddelde schooldag. Uit het onderzoek is verder gebleken dat ouders gemiddeld 1,5 kind op Meander hebben zitten, dus ongeveer 66 ouders komen op een gemiddelde dag met de auto naar Meander.

Het is aannemelijk dat de ouders die hun kind soms met de auto naar school brengen, dit doen op een dag dat het slecht weer is. Als al deze ouders dan hun kind met de auto naar school brengen, kan dit oplopen tot 295 kinderen die met de auto komen, dus ongeveer 195 auto's.

Parkeren

Parkeren vindt voornamelijk plaats in de Van Slichtenhorststraat (34%), de Borneostraat (31%)⁶ en op het Sumatraplein (29%).

De ouders vinden dat op bijna alle locaties meestal genoeg parkeergelegenheid is, behalve op het Sumatraplein en in de Sumatrastaat. Hier vinden, respectievelijk 41% en 50% van de ouders dat er maar af en toe genoeg plek is om te parkeren, en vaak niet genoeg.

⁵ Het percentage ouders dat aangeeft met de auto naar school te komen, per afstand categorie, is vermenigvuldigd met het aantal kinderen dat op deze afstand van school woont. Hierbij hebben we aangenomen dat de ouders die hun kind altijd met de auto naar school brengen dit 5 dagen per week doen, de ouders die hun kind vaak met de auto naar school brengen dit 3 dagen per week doen en de ouders die hun kind soms met de auto naar school brengen dit 1 dag per week doen.

⁶ Met Borneostraat wordt hier vermoedelijk de hoek met het Sumatraplein bedoeld. De Borneostraat is niet meegenomen in het omwonendenonderzoek. Bij (eventueel) vervolgonderzoek wordt de Borneostraat wel betrokken.

3.4 Beoordeling verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid rondom de school, tijdens de schoolstraat pilot, wordt door ouders met elk vervoersmiddel als voldoende ervaren. Met de fiets wordt de verkeersveiligheid met een 6,7 beoordeeld, met de auto met een 7,1 en lopend met een 7,4. De fiets scoort in die zin het slechtste: 7% van de ouders geeft aan dat hun kinderen zich niet veilig voelen op de fiets.

Tabel 3.1: Beoordeling verkeersveiligheid door ouders tijdens de schoolstraat

Verkeersveiligheid lopend	Verkeersveiligheid fiets	Verkeersveiligheid auto
7.4	6.7	7.1

Als we de situatie tijdens de pilot vergelijken met de situatie voor de pilot, dan geeft iets meer dan de helft van de respondenten aan dat de verkeersveiligheid voor voetgangers (53%) en fietsers (55%) is verbeterd. Maar er is dus ook een deel – weliswaar aanzienlijk kleiner - dat vindt dat de situatie lopen of op de fiets is verslechterd.

Figuur 3.4: Vergelijking ervaren verkeersveiligheid lopend en op de fiets voor en tijdens de pilot



Aandachtspunten op gebied van verkeersveiligheid

Als er naar de aandachtspunten op gebied van de verkeersveiligheid wordt gevraagd geeft 57% van de ouders aan dat verkeersdrukte het voornaamste aandachtspunt is. Onoverzichtelijkheid (51%) en het rijgedrag van automobilisten (46%) spelen ook een belangrijke rol in het gevoel van verkeersonveiligheid. Hieronder treft u een overzicht aan van de meest aangewezen aandachtspunten.

Tabel 3.2 Aandachtspunten van verkeersveiligheid en effect van de schoolstraat

Aandachtspunt	Aangewezen door (%)	Verbeterd door schoolstraat (%)	Geen verandering (%)	Verslechterd door schoolstraat (%)
Verkeersdrukte	57	40	30	30
Onoverzichtelijkheid	51	38	27	35
Rijgedrag automobilisten	46	25	55	21
Foutparkeren (dubbel/op stoep/niet aangewezen parkeerplaats)	45	26	42	32
Plotseling oversteken	41	26	51	23
Geen veilige oversteekplek	26	29	61	10
Plotseling uitstappen	24	22	64	14
Snelheid van het verkeer	23	43	51	6

Aandachtspunt	Aangewezen door (%)	Verbeterd door schoolstraat (%)	Geen verandering (%)	Verslechterd door schoolstraat (%)
Spelende kinderen	23	38	45	17
Rijgedrag fietsers (kinderen)	21	18	71	10
Rijgedrag fietsers (ouders)	18	29	62	9
Fietsers op de stoep	15	35	51	14

Opvallend is dat voor de meest genoemde aandachtspunten, geen duidelijk uitsluitsel is of de schoolstraat een verbetering heeft opgeleverd. Tegenover ouders die een verbetering zien door de schoolstraat staan ongeveer evenveel ouders die een verslechtering constateren. Alleen de verkeersdruk wordt aanzienlijk beter beoordeeld. Het foutparkeren is daarentegen juist toegenomen door de schoolstraat.

Over het geheel is de groep die geen verandering constateert het grootste (51%). 30% vindt dat er een verbetering is geweest en 19% vindt dat de aandachtspunten gemiddeld zijn verslechterd.

Verschuiving naar andere locaties

33 Ouders (40%) geven aan dat de verkeersveiligheid op een andere plek verslechterd is door de invoering van de Schoolstraat, hierbij wordt vooral het Sumatraplein vaak genoemd. Ook hier zijn onoverzichtelijkheid (76%), verkeersdruk (67%), foutparkeren (61%) en het rijgedrag van automobilisten (45%) de grootste aandachtspunten.

3.5 Informatievoorziening

81% Van de ouders geeft aan voldoende informatie te hebben ontvangen voor de gedeeltelijke afsluiting van de Celebesstraat en de Madoerastraat. Het was voor de ouders echter niet duidelijk dat de afsluiting misschien permanent zou worden, ze dachten dat het alleen maar in verband met de coronamaatregelen was ingevoerd. Ouders geven aan behoefte te hebben aan meer informatie hieromtrent.

3.6 Meningen over permanente schoolstraat

Uit de open vraag *“Wilt u dat de invoering van de schoolstraat permanent wordt?”* kwamen de volgende punten naar voren:

- In totaal hebben 65 ouders (79%) aangegeven positief tegenover een permanente invoering van de schoolstraat te staan.
- Er moet wel aandacht komen voor de situatie bij het Sumatraplein. Hier ontstaan nu vaak gevaarlijke situaties. Ook in de Celebesstraat ontstaan gevaarlijke situaties, omdat veel ouders en kinderen nu op straat lopen en er ook nog auto's van omwonenden doorheen rijden.
- Ouders vinden het lastig dat buurtbewoners vaak richting hun werk gaan tijdens de brengmomenten maar geven ook expliciet aan dat de schoolstraat geen extra problemen moet opleveren voor buurtbewoners. Ze zijn voorstander, zolang de buurtbewoners het er ook mee eens zijn.

Ouders hebben ook zelf nog suggesties om de verkeersveiligheid te verbeteren:

- Ouders geven aan dat als de schoolstraat ook als doel heeft om meer kinderen op de fiets te laten komen, de school dan ook lokale kinderen de voorkeur zou moeten geven. Deze suggestie van ouders berust op een verkeerde veronderstelling. Bij Meander geldt al dat leerlingen uit Nijmegen voorrang hebben boven leerlingen van buiten Nijmegen (tenzij deze al

een zusje/broertje op Meander hebben) als sprake is van een wachtlijst. Zolang er geen wachtlijst is mag een school een kind niet weigeren omdat het niet in Nijmegen woont.

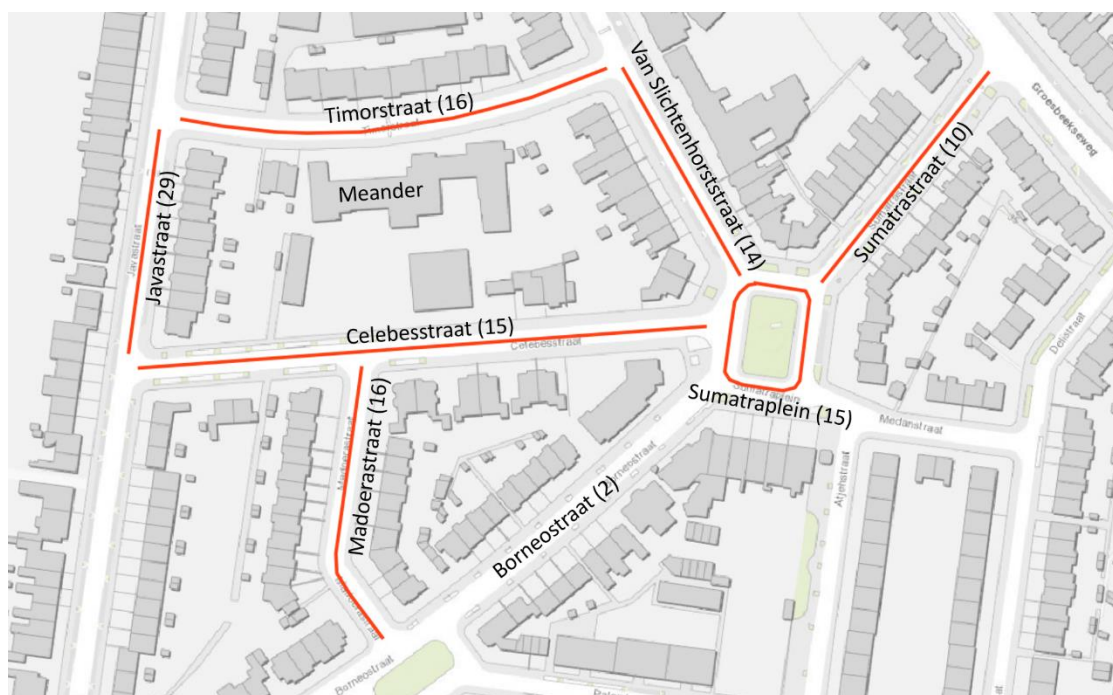
- Er zou meer aandacht moeten uitgaan naar het ontmoedigen van wegbrengen met de auto.
- Het is nu juist onverwachts wanneer een auto door de Celebesstraat gaat, en daardoor onveilig.
- De situatie behouden zoals eerst, met 1 of 2 zebrapaden zou een alternatieve oplossing kunnen zijn.

4 Resultaten omwonenden

4.1 Onderzoeksmethode

Ecorys heeft een online survey ontwikkeld die via de gemeente per brief is verstuurd⁷. Omwonenden die om welke reden dan ook de enquête niet online konden invullen, konden de fysieke enquête invullen en inleveren bij Meander. In de periode van 14 oktober tot 5 november hebben in totaal 125 omwonenden de enquête ingevuld, waarvan 117 volledig. De onvolledige enquêtes zijn niet meegenomen in de analyse. In de onderstaande afbeelding is het onderzoeksgebied weergegeven waar de enquêtes voor de omwonenden zijn afgenomen. De meeste respondenten komen uit de Javastraat (25%). Uit de Borneostraat hebben maar 2 bewoners de enquête ingevuld, aangezien deze straat oorspronkelijk niet was meegenomen in het onderzoeksgebied. Aangezien deze reacties wel relevant zijn, zijn ze ook meegenomen in de analyse.

Figuur 4.1: Kaart van het omwonendengebied dat is onderzocht



4.2 Beoordeling verkeersveiligheid

Aan de respondenten hebben wij gevraagd een rapportcijfer te geven voor de verkeersveiligheid in hun eigen straat. In onderstaande tabel is het gemiddelde cijfer per straat weergegeven. In de situatie voor de invoering van schoolstraat vonden de omwonenden van de Timorstraat en de Celebesstraat de verkeersveiligheid in hun straat onvoldoende (3,9 resp. 5,0). Dit zijn precies de twee straten die aan de school liggen. Het invoeren van de schoolstraat heeft de verkeersveiligheid in deze twee straten verbeterd, maar bij het Sumatraplein en de straten eromheen, namelijk de Sumatrastraat en Van Slichtenhorststraat is de verkeersveiligheid afgenomen tijdens de schoolstraat. Ook in de Javastraat, aan de ander kant van de afsluiting, is de verkeersveiligheid

⁷ Dit is gedaan vanwege de corona pandemie, anders zou de enquête door middel van korte straatinterviews zijn afgenomen, om het risico op een vertekende response (door mensen met een heel erg sterke mening) te verkleinen.

afgenomen. Gemiddeld is door de invoering van de schoolstraat de verkeersveiligheid enigszins afgenomen van een 5.9 naar een 5.7 volgens omwonenden.

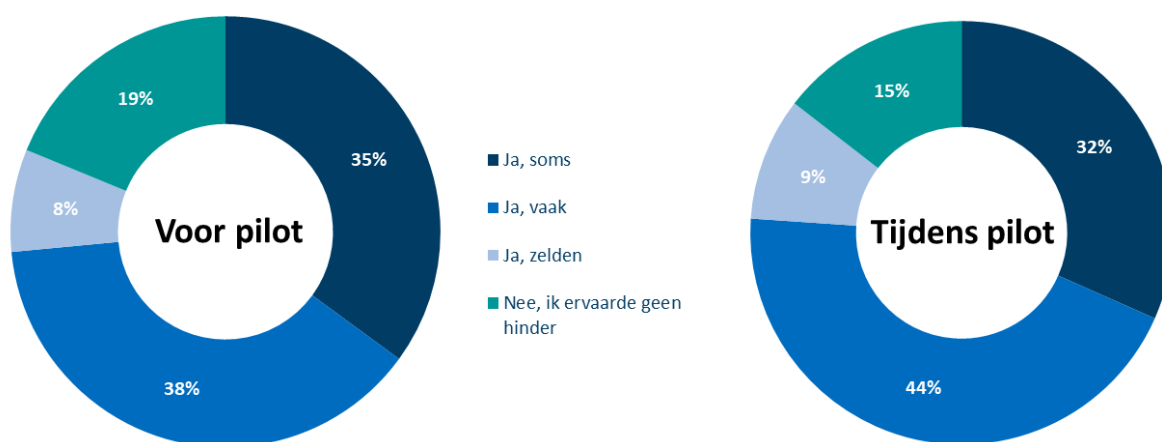
Tabel 4.1: Beoordeling verkeersveiligheid voor en tijdens de pilot schoolstraat door omwonenden

Straat	Aantal respondenten	Verkeersveiligheid	
		voor de schoolstraat	tijdens de schoolstraat
Celebesstraat	15	5,0	6,0
Javastraat	29	6,3	5,3
Madoerastraat	16	5,8	7,0
Sumatraplein	15	6,9	5,3
Sumatrastraat	10	6,9	6,5
Timorstraat	16	3,9	5,1
Van Slichtenhorststraat	14	6,8	5,3
Borneostraat	2	8	7
Gemiddelde		5,9	5,7

4.3 Ervaren hinder

Als er wordt gevraagd naar de hinder die omwonenden ervaren in de situatie voor de invoering van de schoolstraat, door ouders en/of leerlingen van de Meander, dan geeft meer dan 70% aan soms (35%) of vaak (38%) hinder te ervaren. Dit is toegenomen naar 76% tijdens de pilot, waarvan 44% vaak en 32% soms.

Figuur 4.2: Mate van hinder ervaren door omwonenden voor en tijdens de pilot schoolstraat



Als we kijken hoe de hinder per straat wordt ervaren dan geeft 94% van de respondenten in de Timorstraat wel eens hinder te ervaren gevolgd door de Celebesstraat (87%) en de Madoerastraat (75%). In de Borneostraat is het percentage ook hoog (100%), maar dit is op basis van maar 2 respondenten. In alle straten had meer dan de helft van de omwonenden wel eens (soms of vaak) hinder. Tijdens de schoolstraat pilot is de hinder in de Timorstraat enigszins afgenomen⁸, maar in alle andere straten gelijk gebleven of toegenomen. Vooral op het Sumatraplein is een grote toename geweest, van 53% naar 67%.

⁸ De Timorstraat valt buiten het gebied van de afsluiting maar is nu (tijdelijk) alleen toegankelijk voor de hogere klassen. Vermoedelijk ervaart de Timorstraat hierdoor minder hinder.

Tabel 4.2: Aandeel omwonenden dat hinder (soms of vaak) ervaart voor en tijdens de pilot schoolstraat

Straat	% Hinder voor pilot	% Hinder tijdens pilot
Celebesstraat	87%	87%
Javastraat	72%	79%
Madoerastraat	75%	75%
Sumatraplein	53%	67%
Sumatrastraat	50%	50%
Timorstraat	94%	81%
Van Slichtenhorststraat	71%	79%
Borneostraat	100%	100%

Soorten hinder

Daarnaast hebben wij aan de respondenten gevraagd op welke wijze ze hinder ervaren. In beide situaties (voor en tijdens de pilot) geven omwonenden aan hinder te ervaren van opstoppingen en verkeersdruk. Daarnaast worden foutparkeren en een hoge parkeerdruk als meest voorkomende hinder genoemd. In de onderstaande tabel treft u per straat de hinder die het meest ervaren wordt. Tijdens de pilot is de hinder van foutparkeren op een aantal plekken afgenomen, maar geven de omwonenden wel aan dat het Sumatraplein erg onoverzichtelijk is geworden.

Tabel 4.3: Soorten hinder ervaren door omwonenden die wel een hinder ervaren (zelden, soms, vaak) voor en tijdens de pilot

Type overlast	Voor pilot	Tijdens pilot
Opstopping/verkeersdruk	34%	32%
Foutparkeren	29%	17%
Hoge parkeerdruk	21%	18%
Geluidsoverlast	21%	16%
Onoverzichtelijke/ gevaarlijke situatie	15%	17%
Huis niet bereikbaar/ oprit geblokkeerd	14%	14%
Schade/ rommel	10%	6%
Rijgedrag auto	9%	5%
Rijgedrag fietsers	9%	4%
Stilstaan op straat (auto)	6%	3%
Stationair draaiende auto's	6%	3%
Plotseling uitstappen/oversteken	5%	5%
Drukke op stoep (ouders blijven hangen)	5%	12%
Asociaal gedrag ouders (ruzie, alsof straat van hun is, op hekjes zitten etc.)	4%	12%
Fietsen parkeren op stoep	3%	9%
Gevaar voor eigen fietsende kinderen	3%	3%
Slecht oplettende ouders	3%	3%
Overlast bakfietsen	2%	5%
Haastige ouders	2%	0%
Voetgangers op straat	2%	21%
Stankoverlast / vervuiling diesels	1%	3%
Schoolstraat te lang afgesloten		3%

In beide situaties vinden omwonenden dat het lastig is om tijdens haal- en brengmomenten bij hun huis te komen. Voor de schoolstraat pilot kwam dit vooral door ouders die de oprit van omwonenden blokkeren, tijdens de schoolstraat pilot doordat de schoolstraat volstaat met ouders en kinderen die straat als schoolplein gebruiken en doordat ouders fietsen en auto's vlak naast het

hek geparkeerd worden. Ouders mogen door Corona op dit moment niet op het schoolplein komen en staan daardoor vaker op de straat voor de school.

Het feit dat de straat nu als schoolplein wordt gebruikt vinden omwonenden erg gevaarlijk, omdat kinderen en ouders helemaal niet meer goed opletten. Daarbij plaatsen omwonenden ook kanttekeningen bij het gedrag van ouders richting omwonenden. Meerdere omwonenden geven aan dat 'ouders bezit nemen van de weg', 'zich aan geen enkele regel houden' en 'doen alsof de buurt van hen is'. Dit uit zich in acties als de auto stationair laten draaien, afval achterlaten in tuinen, op heggen (en auto's) van de omwonenden zitten, lang na blijven praten en daarbij de stoep blijven blokkeren en geïrriteerd reageren als hier iets van gezegd wordt.

4.4 Informatievoorziening

44% Van de omwonenden geeft aan voldoende informatie te hebben ontvangen voor de gedeeltelijke afsluiting van de Celebesstraat en de Madoerastraat, 16% wist er wel van, maar zegt geen informatie ontvangen van de gemeente of de school. Ook geven de omwonenden aan, net zoals de ouders, dat ze dachten dat het alleen maar in verband met de coronamaatregelen was ingevoerd. Veel omwonenden geven ook aan niet op de hoogte te zijn over de precieze tijden van de afsluiting, en ontvangen hier graag meer informatie over. Sommige omwonenden hebben het gevoel dat de hekken af en toe veel te lang blijven staan.

4.5 Meningen over permanente schoolstraat

Uit de open vraag *“Heeft u bezwaar tegen een permanente afsluiting van de Celebesstraat en de Madoerastraat tijdens haal- en brengtijden?”* kwamen de volgende punten naar voren:

- 40% Van de omwonenden heeft geen bezwaar, 8.5% weet het nog niet en 51.5% heeft wel bezwaar.
- Vooral het feit dat de omwonenden zelf lastig weg kunnen, zorgt ervoor dat ze niet willen dat de schoolstraat permanent wordt. Vooral omdat de doorstroming een stuk minder is geworden en overig verkeer er moeilijk langs kan in de schoolstraat (omdat deze als uitgebreid schoolplein wordt gebruikt). Ook dit levert volgen hun juist weer gevaarlijke situaties op.
- Ook geven ze aan dat het probleem zich heeft verplaatst naar andere locaties, waarbij vooral het Sumatraplein en de Javastraat worden genoemd. Hier komen, volgens de omwonenden, nu veel vaker gevaarlijke situaties voor.
- Veel omwonenden geven aan dat de infrastructuur van de wijk niet geschikt is voor zo'n grote school, waarvan veel leerlingen van buiten de regio komen, en dat daardoor de maatregel ook niet helpt. Ook het lang blijven hangen van de ouders, waardoor de infrastructuur nog zwaarder belast wordt, wordt vaak als boosdoener van de problemen aangewezen. Omwonenden zijn bang dat deze problemen nog groter gaan worden als de ontwikkeling van de Piushove klaar is.
- Een aantal omwonenden suggereert ook dat de drukte in de wijk ook is toegenomen door de verkeerswijzigingen op de Sint Annastraat, en dus dat niet alle effecten aan de schoolstraat toegewezen kunnen worden.
- Het is voor ouders niet duidelijk dat omwonenden wél de straat in mogen en ze reageren dan vaak vervelend als dit gebeurt.
- De hekken zijn erg lelijk en omwonenden vinden het vervelend dat ze de hele dag voor hun deur staan, en bijvoorbeeld niet op het schoolplein worden gestald.

- Als laatste is het goed om te benadrukken dat er ook omwonenden zijn die de haal- en brengsituaties juist als meer levendigheid en gezelligheid ervaren en helemaal niet als hinder. Deze groep omwonenden betreurt ook de 'vijandige toon' onder burens tegen alles wat de school onderneemt, en vindt deze reactie dan ook buiten proportie.

Ook de omwonenden dragen zelf mogelijke oplossingen en ideeën aan:

- Laat ouders hun kinderen bij een transferium afzetten, en vanaf daar met een pendelbusje naar school gaan.
- Ontwerp een Kiss+Ride, waar ouders hun kind afleveren en snel weggrijden.
- De grote parkeerplaats van de COOP (op 500m afstand) wordt ook als alternatief gesuggereerd.
- De school zou een voorkeursbeleid kunnen voeren voor leerlingen uit de wijk. Dan zouden meer leerlingen fietsen of lopend naar school kunnen en dit zou een groot deel van de problematiek oplossen. Zie ook hierboven: kinderen uit Nijmegen krijgen al voorrang op kinderen buiten Nijmegen bij meer aanmeldingen dan beschikbare plekken. Zolang geen sprake is van een wachtlijst, mag de school dit onderscheid niet maken (vrijheid van onderwijskeuze).
- Langere tijd geluidsmetingen doen, zodat ouders zich ook bewuster worden van het geluid dat ze met zijn allen produceren.
- Meer handhaving vanuit de gemeente op foutparkeren zou wellicht helpen.

5 Belangrijkste bevindingen uit het onderzoek

De belangrijkste bevindingen zijn hieronder samengevat.

Er zijn geen aanwijzingen dat de schoolstraat heeft geleid tot meer lopen of fietsen door ouders en kinderen

- Tijdens de pilot geeft 23 % van de ouders aan hun kinderen meestal met de auto naar school te brengen. En maar liefst 71 % van de ouders geeft aan wel eens met de auto te gaan.
- Er heeft geen gedragsverandering opgetreden tijdens de pilot, maar 1 ouders geeft aan nu vaker met de fiets te komen.

De meeste ouders ervaren dat de verkeersveiligheid is toegenomen rondom school

- Volgens meer dan de helft van de ouders is de ervaren verkeersveiligheid lopend (53%) en op de fiets (55%) verbeterd. Er zijn ook ouders die vinden dat de ervaren verkeersveiligheid is verslechterd, respectievelijk 13% en 18%.
- De grootste aandachtspunten volgens ouders zijn verkeersdruk (57%), onoverzichtelijkheid (51%) en het rijgedrag van automobilisten (46%). Ook de situatie bij het Sumatraplein wordt vaak genoemd als aandachtspunt.

Omwonenden ervaren dat de verkeersveiligheid juist is afgenomen tijdens de pilot

- Volgens de omwonenden is daarentegen de verkeersveiligheid gemiddeld gedaald van een 5.9 naar een 5.7. Dit varieert wel per straat, vooral bij het Sumatraplein, de Van Slichtenhorststraat en de Javastraat is de verkeersveiligheid afgenomen.

Omwonenden ervaren hinder (geluid, verkeersdruk, parkeerdruk) van de school, zowel voor als tijdens de pilot

- Een groot deel van de omwonenden geeft aan hinder te ervaren van het verkeer dat door de school wordt veroorzaakt. Dit is tijdens de schoolstraat pilot iets toegenomen van 74% naar 76%.
- In beide situaties (voor en tijdens de pilot) geven omwonenden aan hinder te ervaren van opstoppen en verkeersdruk. Daarnaast worden foutparkeren en een hoge parkeerdruk als meest voorkomende hinder genoemd.
- Het feit dat de straat nu als schoolplein wordt gebruikt vinden omwonenden erg gevaarlijk (en vervelend), omdat kinderen en ouders helemaal niet meer goed opletten en vaak ook niet aan de kant gaan als een omwonende er langs wilt.

Meningen over een mogelijke permanente schoolstraat verdeeld

- Bijna 80% van de ouders wil verder met een permanente schoolstraat, terwijl de helft van de omwonenden hier negatief tegenover staat. 40% heeft geen bezwaar, de rest weet het (nog) niet.
- Het grootste bezwaar bij omwonenden is dat ze a) zelf lastig weg kunnen tijdens de haal- en brengmomenten en dat b) de schoolstraat alleen maar voor een verplaatsing van het probleem heeft gezorgd.
- Volgens ouders moet er vooral iets aan de situatie bij het Sumatraplein gedaan worden, om de schoolstraat succesvol te maken.

Over Ecorys

Ecorys is een toonaangevend internationaal onderzoeks- en adviesbureau dat zich richt op de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen. Door middel van uitmuntend, op onderzoek gebaseerd advies, helpen wij publieke en private klanten bij het maken en uitvoeren van gefundeerde beslissingen die leiden tot een betere samenleving. Wij helpen opdrachtgevers met grondige analyses, inspirerende ideeën en praktische oplossingen voor complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken.

Onze bedrijfsgeschiedenis begon in 1929, toen een aantal Nederlandse zakenlieden van wat nu beter bekend is als de Erasmus Universiteit, het Nederlands Economisch Instituut (NEI) oprichtten. Het doel van dit gerenommeerde instituut was om een brug te slaan tussen het bedrijfsleven en de wereld van economisch onderzoek. Het NEI is in 2000 uitgegroeid tot Ecorys.

Door de jaren heen heeft Ecorys zich verspreid over de wereld met kantoren in Europa, Afrika, het Midden-Oosten en Azië. Wij werven personeel met verschillende culturele achtergronden en expertises, omdat wij ervan overtuigd zijn dat mensen met uiteenlopende eigenschappen een meerwaarde kunnen bieden voor ons bedrijf en onze klanten.

Ecorys excelleert in zeven werkgebieden:

- Economic growth;
- Social policy;
- Natural resources;
- Regions & Cities;
- Transport & Infrastructure;
- Public sector reform;
- Security & Justice.

Ecorys biedt een duidelijk aanbod aan producten en diensten:

- voorbereiding en formulering van beleid;
- programmamanagement;
- communicatie;
- capaciteitsopbouw (overheden);
- monitoring en evaluatie.

Wij hechten waarde aan onze onafhankelijkheid, onze integriteit en onze partners. Ecorys geeft om het milieu en heeft een actief maatschappelijk verantwoord ondernemingsbeleid, gericht op meerwaarde voor de samenleving en de markt. Ecorys is in het bezit van een ISO14001-certificaat dat wordt ondersteund door al onze medewerkers.



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas