



Pilot Schoolstraten

Versie augustus 2021

Fietsen naar school voor een goede start, nu en later

Lopen of fietsen is voor kinderen de manier om zich zelfstandig te verplaatsen: naar school, naar de sportclub, naar de bieb of naar vriendjes en vriendinnetjes. Door hun eigen weg te zoeken ontwikkelen kinderen zelfvertrouwen en kunnen ze zich optimaal ontplooiën. Daarbij: bewegen is gezond! Lopen of fietsen naar school biedt een vast patroon, waarmee een gezond, actief en veilig verplaatsingsgedrag kan worden aangeleerd, voor nu én later.



Uit onderzoek van Tour de Force

- Een derde van de kinderen fietst nooit naar school. In sommige achterstandswijken zelfs 48%.
- 12% van de kinderen in achterstandswijken heeft geen fiets en 27% een matige of slecht onderhouden fiets
- En 18% van deze kinderen fietst ook nooit buiten school
- In sommige rijkere wijken wordt 46% van de kinderen regelmatig met de auto naar school gebracht
- Slechts 64% van de ouders vindt dat er een veilige route naar school is voor hun kinderen



Fietsen naar school levert veel positieve effecten op

- Ervaren en veilige verkeersdeelnemers, nu en in de toekomst
- Zelfstandigheid en zelfvertrouwen om de eigen weg te vinden
- Minder auto's rond school = verbeterde veiligheid en luchtkwaliteit
- Meer bewegen draagt bij aan de gezondheid. Meer dan 50% van de kinderen haalt nu de beweegnorm van een uur matig intensief bewegen per dag niet!



Voorwaarde: een veilige schoolomgeving

Veiligheid is een belangrijke voorwaarde, zowel voor kinderen die al lopend of fietsend naar school komen, als voor het stimuleren van kinderen (en ouders) om de overstap te maken naar fietsen of lopen. Veel ouders (bijna 40%) beoordelen de schoolomgeving en de route naar school van hun kind als onveilig, blijkt uit onderzoek van Tour de Force (2020). Het Nationaal Sportonderzoek (2019) laat zien dat 'je veilig voelen op straat' voor Nederlanders als de belangrijkste voorwaarde wordt gezien om meer te bewegen. Alle reden om in te zetten op een veilige schoolomgeving, die uitnodigt tot bewegen.

Aan het begin en einde van de schooldag verandert de straat voor de ingang van de school vaak in een chaotisch samenspel van auto's, fietsers en voetgangers. Deze verkeerschaos zorgt voor ergernissen en (potentieel) gevaarlijke situaties. Er ontstaat een vicieuze cirkel: steeds meer ouders brengen hun kind met de auto naar school, want de omgeving van de school is steeds gevaarlijker, omdat steeds meer ouders hun kind met de auto naar school brengen... Een schoolstraat doorbreekt de vicieuze cirkel en biedt een oplossing voor de verkeersdrukte in de directe schoolomgeving en de hiermee gepaard gaande onveiligheidsgevoelens van ouders en kinderen.



Wat is een schoolstraat?

Een schoolstraat is een straat die aan het begin en einde van de schooldag gedurende een bepaalde periode wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De straat is wel toegankelijk voor voetgangers en fietsers, en uiteraard ook voor hulpdiensten. Wie toch met de auto komt, kan iets verder parkeren en te voet tot aan de schoolpoort gaan. Uitrijden van de schoolstraat (bv. door bewoners) is toegelaten tenzij anders bepaald. '

De omgeving rond de ingang van de school wordt hierdoor rustiger en aangener. De plaats die auto's innamen, komt vrij voor voetgangers, fietsers, groen, ontmoeting, beweging en recreatie.

In België wordt de schoolstraat al op grote schaal toegepast bij circa 165 scholen in meer dan 50 gemeenten.



Ervaringen met de schoolstraat uit Vlaanderen

In Vlaanderen is het concept schoolstraat sinds 2018 vastgelegd in de wet. De schoolstraat heeft daar een eigen, herkenbaar verkeersbord. Inmiddels wordt de schoolstraat hier al op grote schaal toegepast bij circa 165 scholen in meer dan 50 gemeenten. Uit onderzoek blijkt dat kinderen door de schoolstraat vaker op de fiets of lopend naar school gaan. Ook neemt de verkeerschaos bij de schoolpoort af. Recent onderzoek door een aantal Vlaamse onderzoeksinstituten heeft bovendien aangetoond dat de luchtkwaliteit rondom de school verbetert door de schoolstraat met aantoonbare positieve gevolgen voor de gezondheid van de kinderen. Lees meer over de schoolstraat in België op <https://www.paraatvoordeschoolstraat.be/>.



De pilots schoolstraten: eerste ervaringen in Nederland

Alle reden om ook in Nederland aan de slag te gaan met het concept schoolstraat. In totaal zijn in de periode 2020-2021 acht pilots met tijdelijke schoolstraten in acht gemeenten onderzocht. De centrale vraag in deze pilots was of door de pilots de veiligheidsbeleving van ouders en leerlingen zou toenemen en of de schoolstraat zou stimuleren tot meer fietsen en lopen. Hiervoor is een 0-meting gehouden voorafgaand aan de schoolstraat en een 1-meting na een paar maanden ten tijde van de schoolstraat. Ook de omwonenden in en nabij de schoolstraat zijn geënquêteerd. En natuurlijk is aan de leerlingen gevraagd hoe zij de schoolstraat beleven.



Ouders

1. De veiligheidsbeleving steeg van een gemiddeld rapportcijfer van 6,9 naar 7,9 voor ouders die lopend naar school komen met hun kind, en van 5,9 naar 7,1 voor fietsende ouders.
2. Grootste hinder die wordt ervaren is 'drukte op straat' (80%) en 'fout parkeren' (74%). Tijdens de schoolstraat is dit gedaald tot 47% resp. 52%.
3. 76% ziet graag dat de schoolstraat permanent wordt ingesteld na de pilotperiode.



Leerlingen

1. 73% voelt zich (een beetje) veiliger sinds de schoolstraat is ingevoerd.
2. 3% geeft aan door de schoolstraat vaker lopend of met de fiets naar school te komen.



Omwonenden

1. Ruim de helft ondervindt wel eens hinder van ouders en/of kinderen, zowel voor als ten tijde van de schoolstraat.
2. Wel wordt een afname van 'fout parkeren' geconstateerd.
3. De ervaren verkeersveiligheid blijft ongeveer gelijk (gemiddeld rapportcijfer is een 6) tijdens de schoolstraat.
4. Meer dan de helft (53%) is voorstander van een permanente schoolstraat na de pilotperiode. 35% is tegen.

Het positieve effect van de schoolstraat op de veiligheidsbeleving van ouders en leerlingen is onmiskenbaar. Door de korte periode van de pilots is een beperkt effect waargenomen op het fiets- en loopgedrag. De ervaringen in Vlaanderen laten zien dat op de langere termijn een overstap naar fiets/lopen kan worden waargenomen tot 6%.



B.O.M. PLUS project in Zwolle: een schoolstraat voor én door kinderen

In Zwolle is de pilot tijdelijke schoolstraat geïntegreerd in een B.O.M. (Basisschool Omgevings Manager) project. Bij een B.O.M. project zijn de kinderen zelf aan zet, zij ervaren immers dagelijks de knelpunten in de schoolomgeving en kunnen deze het beste omschrijven. De leerlingen leren niet alleen meer over het verkeer, maar ook om elkaar te wijzen op ongewenst gedrag, elkaar te helpen het gewenste gedrag uit te voeren en elkaar te stimuleren en sociaal gedrag te vertonen. Belangrijke uitdagingen waarmee een kind nu en in de toekomst te maken krijgt. Voor twee naast elkaar gelegen scholen hebben de leerlingen zelf nagedacht over de beste uitvoering van de schoolstraat en ook de

tijdelijke afsluiting zelf bemenst (bij tourbeurt), met hulp van een ouder als achtervang. School, kinderen en ouders zijn erg enthousiast. Niet alleen is de veiligheidsbeleving in de schoolstraat erg verbeterd, de kinderen vinden het ook erg leerzaam en leuk om te doen. Conflicten bij het hek zijn gelukkig zeldzaam. De kinderen ervaren het juist als een kans om uit te leggen waarom de afsluiting hun schoolomgeving zoveel verbeterd. Het leidt tot meer begrip bij het verkeer dat tijdelijk geen toegang heeft tot de schoolstraat. Het is de bedoeling dat deze pilot tijdelijke schoolstraat dit najaar een doorstart krijgt, waarbij de schoolstraat niet alleen in de ochtend, maar ook in de middag wordt afgesloten. Mogelijk dat op termijn - als iedereen gewend is aan de nieuwe situatie - er zelfs geen hulpouder meer nodig is.



De coronamaatregelen hebben geleid tot een versnelling van de invoering van (tijdelijke) schoolstraten

Begin 2020 werden in Nederland de eerste coronamaatregelen getroffen. Om de afstandsmaatregelen goed in acht te kunnen nemen, is een groot aantal schoolstraten versneld ingevoerd, zowel binnen als buiten deze pilots. Zo had alleen de gemeente Den Haag in het voorjaar van 2020 al 19 tijdelijke schoolstraten. Hierbij was verkeersveiligheid niet de primaire insteek. Evengoed kwam uit interviews met deze scholen naar voren dat de verkeerssituatie rondom deze scholen sterk verbeterde.

- Volgens meer dan 95% van de betrokken scholen is de verkeerssituatie bij school veiliger geworden
- Meer dan 90% van de scholen ervaart dat kinderen minder met de auto worden gebracht
- Alle scholen willen graag door met een permanente schoolstraat



Verder met de schoolstraat voor een veilige, schone en prettige schoolomgeving

Op basis van de ervaringen die zijn opgedaan met de pilots schoolstraten blijkt dat de schoolstraat een belangrijke bijdrage levert aan het veiligheidsgevoel van ouders en kinderen. Bovendien wordt met de schoolstraat de basis gelegd voor een gezond en actief mobiliteitsgedrag. Veel pilotscholen en de betrokken gemeenten willen dan ook graag verder met de schoolstraat.



De school is aan zet, gemeente faciliteert

Gemeenten geven aan dat dat bij een grootschalige toepassing van de schoolstraat – voorbij deze pilotfase – een heldere procedure nodig is voor het instellen van een schoolstraat. De school moet zelf een probleem ervaren en bij de gemeente een verzoek indienen voor het instellen van een schoolstraat. Ook is de school zelf verantwoordelijk voor het (ver)plaatsen en de bemensing van de hekken. De gemeente kan vervolgens na verkeerskundig onderzoek besluiten tot het instellen van een schoolstraat. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de belangen van omwonenden. Onder meer de gemeenten Amsterdam, Den Haag en Utrecht werken nu aan een stappenplan voor de scholen dat duidelijk omschrijft welke stappen nodig zijn om te komen tot een schoolstraat, welke rollen en plichten dit vraagt van de school, maar ook wat de school kan verwachten van de gemeente. Veel gemeenten houden twee- of driejaarlijks een verkeerskundige schouw rondom scholen, waarin de kansen voor een schoolstraat kunnen worden onderzocht. Ondertussen wordt op landelijk niveau gewerkt aan het verzamelen van alle kennis en kunde rondom schoolstraten in een CROW-publicatie. Streven is om de schoolstraat uiteindelijk te formaliseren in het ASVV (Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen).



Tips voor een succesvolle aanpak

De schoolstraat is nog een relatief nieuw concept in Nederland, waarbij de belangen van de verschillende verkeersdeelnemers gebalanceerd moeten worden, en de nodige inzet wordt gevraagd van de school zelf. Voor een permanente schoolstraat is een Verkeersbesluit nodig van de gemeente. Het stappenplan geeft hiervoor een eerste handreiking.

Stap	School	Gemeente
1 Een gemotiveerde start 	Start door een of meer gemotiveerde belanghebbenden. Dit kan de school zijn, maar ook een ouder. Betrek in ieder geval de directie van de school.	Start met een (klein) team dat zich hiervoor hard wil maken. Let op: dit gaat niet alleen over mobiliteit! Denk ook aan het sociaal domein (bewegen, gezondheid, leefkwaliteit).
2 Onderzoek de mogelijkheden 	Zoek contact met de gemeente om aan te geven dat de school graag een schoolstraat wil en plan een afspraak.	Onderzoek welke schoolomgeving en gebaat zouden zijn bij/zich lenen voor een schoolstraat. Hoe lopen de verkeerstromen en wat zijn de eisen van politie- en hulpdiensten?
3 Kom voorbereid tot elkaar 	Denk vast na over de opzet van de schoolstraat, o.a.: waar is de afsluiting gewenst, waar is alternatieve parkeerruimte beschikbaar, hoe gaat de bemensing geregeld worden?	Wat vind je als gemeente wenselijk voor deze schoolomgeving? Wat vind je belangrijk, welke eisen stel je aan de school, waarin kun je de school bijstaan (hekken, paaltje, verkeersregelaars)?
4 Samen afspraken maken 	Stel samen een helder PvA op met afspraken over locatie en informatie bij de afsluiting, type afsluiting, tijdstippen, bemensing, doorgang voor welk type verkeer, communicatie, duur van de test (min. 4 weken), de evaluatie (wanneer is de test een succes?).	
5 Iedereen op de hoogte 	Vertel ouders en kinderen over het hoe en waarom van de schoolstraat. Wees duidelijk over de medewerking die je verwacht.	Informeer omwonenden en andere partijen (politie, brandweer, vuilnisophaaldienst) ruim van tevoren over de start van de schoolstraat.
6 Tussentijdse evaluatie 	Hoe wordt de schoolstraat ervaren door ouders en kinderen? Willen ze er graag mee verder (en hier ook aan meewerken)?	Wat vinden omwonenden? Werken de afspraken met hulpdiensten afdoende?
7 Hoe verder? 	Zijn de reacties positief? Dan kan de schoolstraat permanent worden. Maak duidelijke afspraken hoe de schoolstraat in de toekomst wordt vormgegeven. Verwerk hierin ook de leerervaringen uit de testperiode. Voor een permanente schoolstraat is wel een verkeersbesluit nodig.	

Onder de vlag Veilig fietsen naar school hebben de Tour de Force en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - samen met de F10 gemeenten en maatschappelijke organisaties - zes verschillende pilots opgezet en uitgevoerd. In totaal hebben 15 gemeenten hieraan meegedaan. De pilots zijn geëvalueerd door Ecorys. Ecorys heeft de belangrijkste resultaten en leerervaringen uit deze pilot in deze factsheet samengevat.

Ook aan de slag met een schoolstraat?

Informeer bij het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid wat de mogelijkheden zijn in uw regio of raadpleeg toolkit verkeerseducatie van CROW op <https://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/tools/toolkit> om te zien welke organisaties u kunnen ondersteunen bij de uitvoering.