


anteagroup

# Pilot Schoolstraat OBS De Burght

## Evaluatie Verkeersveiligheid en Doorstroming

projectnummer 0462437.100
definitief
27 november 2020

Understanding today.
Improving tomorrow.

# Pilot Schoolstraat OBS De Burght

## Evaluatie Verkeersveiligheid en Doorstroming

projectnummer 0462437.100

definitief revisie 00
27 november 2020

## Auteurs

5.1,2,e

5.1,2,e

## Opdrachtgever

Gemeente Amsterdam
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

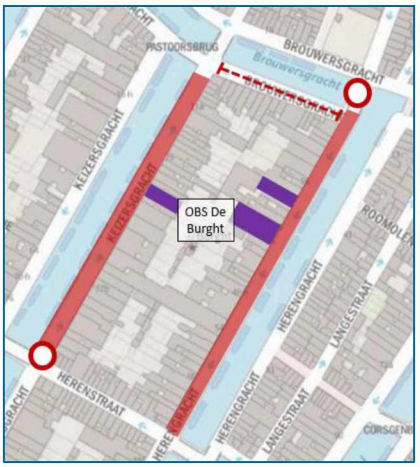
| datum vrijgave | beschrijving revisie 00 |
|---|---|
| 27-11-2020 | definitief |

5.1,2,e

# Inhoudsopgave


| | | Blz. |
|---|---|---|
| **Samenvatting** | | **1** |
| **1** | **Inleiding** | **2** |
| 1.1 | Aanleiding | 2 |
| 1.2 | Doelstelling | 2 |
| 1.3 | Leeswijzer | 2 |
| **2** | **Resultaten van de Schoolstraat pilot** | **4** |
| 2.1 | De Schoolstraat pilot | 4 |
| 2.2 | Verkeersveiligheid | 4 |
| 2.3 | Doorstroming | 7 |
| 2.4 | De mening van de belanghebbenden | 9 |
| 2.5 | Randvoorwaarden invoeren 'Schoolstraat' | 10 |
| **3** | **Monitoring Schoolstraat pilot** | **12** |
| 3.1 | Stakeholders | 12 |
| 3.2 | Anderhalve meter samenleving | 13 |
| 3.3 | Monitoringsplan | 13 |
| 3.3.1 | Meetmomenten | 13 |
| 3.3.2 | Aandachtspunten tijdens meetmomenten | 14 |
| 3.3.3 | De meetmethoden | 14 |
| **4** | **Situatie vóór de Schoolstraat (0-meting)** | **17** |
| 4.1 | Wat is een Schoolstraat? | 17 |
| 4.2 | Pilotlocatie Schoolstraat | 18 |
| 4.3 | Algemeen | 19 |
| 4.4 | Schoolopening | 20 |
| 4.5 | Schoolsluiting | 23 |
| 4.6 | Beleving van belanghebbenden (enquête) | 25 |
| **5** | **Opening 'Schoolstraat'** | **30** |
| **6** | **Effect nieuwe situatie (1-meting)** | **32** |
| 6.1 | Algemeen | 32 |
| 6.2 | Schoolopening | 33 |
| 6.3 | Schoolsluiting | 36 |
| **7** | **Effect na gewenningsperiode (2-meting)** | **39** |
| 7.1 | Algemeen | 39 |
| 7.2 | Schoolopening | 40 |
| 7.3 | Schoolsluiting | 44 |
| 7.4 | Beleving van de doelgroepen (enquête) | 46 |
| 7.5 | Overig | 54 |

# Samenvatting




De pilot Schoolstraat OBS De Burght heeft plaatsgevonden in de periode september – december 2020 op zowel de Herengracht als de Keizersgracht. Tijdens deze periode werd de straat in de ochtend tussen 8:10 – 8:40 en in de middag tussen 14:45 – 15:15 (op woensdag 12:15 – 12:45) afgesloten voor het autoverkeer. Gedurende deze pilot is gemonitord in hoeverre het afsluiten van beide straten tijdens de schoolopening- en schoolsluitingsperiode de verkeersveiligheid en doorstroming beïnvloed heeft.

**Verkeersveiligheid**

- Tijdens de 0-meting leidde geparkeerde bakfietsen en voetgangers midden op straat tot verkeersonveilige situaties. Op de Keizersgracht reed relatief veel doorgaand verkeer.
- De Schoolstraten zijn in het algemeen vrij van gemotoriseerd verkeer en dus verkeersveilig. Dit wordt door ouders als zeer prettig ervaren. Aandachtspunt is dat ouders meer ruimte innemen op straat, wat soms tot overlast en verkeersonveilige situaties leidde met het nog wel aanwezige (fiets)verkeer. Op de kruispunten bij de paaltjes stonden iets meer auto's geparkeerd wat de doorgang belemmerde.
- Een afsluiting van de Keizersgracht (oost) zorgde voor meer drukte op kruispunten.

**Doorstroming**

- In de 0-meting parkeerden enkele ouders de auto op een van de bruggen. De wachtende ouders op met name de Herenstraat zorgen voor doorstromingsproblemen.
- Na het instellen van de Schoolstraat stonden meer auto's en bestelbusjes op de bruggen geparkeerd. Dit hinderde de doorstroming. Ook op de Herenstraat was het soms drukker door de afsluiting van de Keizersgracht.
- In de omgeving zijn vanuit de metingen geen grote doorstromingsproblemen waargenomen.

**Leasons learned**

Deze pilot heeft laten zien dat een Schoolstraat leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid voor kinderen. Zo wordt het door ouders ook ervaren. Gebleken is dat een Schoolstraat effectief is onder een aantal voorwaarden: er moeten alternatieve routes beschikbaar zijn; de afsluiting moet stipt, op de juiste manier en kundig worden gedaan, een Schoolstraat vraagt naast afsluiting ook een gedragsverandering van ouders; handhaving is wenselijk op ongewenst gedrag in de omgeving.

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In de omgeving van scholen heerst altijd een drukte met betrekking tot het haal- en brengverkeer. Bij het begin en einde van de schooldag veranderen schoolomgevingen vaak in een chaotische samenspel van voetgangers, fietsers en auto's. De verkeerschaos kan ervaren worden als onveilig of leiden tot verkeersonveilige situaties. Het algemeen landelijk beeld is dat als gevolg hiervan een vicieuze cirkel ontstaat: steeds meer ouders brengen hun kinderen met de auto naar school, hierdoor ervaren andere ouders de schoolomgeving als onveilig, met als gevolg dat ook zij hun kinderen met de auto naar school gaan brengen.

Bij OBS De Burght, gevestigd aan de Herengracht en Keizersgracht in Amsterdam, wordt ook verkeersonveiligheid ervaren. Echter lijkt het probleem bij OBS De Burght vooral te bestaan uit verkeersbewegingen en parkeergedrag van kleine busjes rondom de school. Daarnaast is het haal- en brengverkeer met de auto is een aandachtspunt (er ontstaan opstoppingen op brug Brouwersgracht/Keizersgracht). Het fietsgedrag is een minder groot aandachtspunt.



*Figuur 1.1 Schoolstraat OBS De Burght*

Om de problematiek aan te pakken heeft Gemeente Amsterdam besloten om, vooruitlopend op een landelijke pilot "veilig fietsen naar school" van met Ministerie van I&W, een pilot uit te gaan voeren met de zogenaamde "Schoolstraat". Deze pilot houdt in dat tijdens de schoolspitsperioden (wanneer de school open gaat en uit gaat) de toeleidende wegen naar de toegang(en) van de school worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Dit wordt aan het begin en einde van de schooldag gedaan, gedurende een half uur rondom de openings- en sluitingstijd van de school. Tijdens deze momenten is de straat dan enkel toegankelijk voor voetgangers, rijwielen en hulpdiensten.

## 1.2 Doelstelling

Het doel van deze pilot was om de effecten van de 'Schoolstraat' op gebied van verkeersveiligheid te onderzoeken. De resultaten van deze pilot geven inzicht onder welke voorwaarden het invoeren van schoolstraten een verantwoorde manier kan zijn om de verkeersveiligheid rondom scholen te verbeteren. Dit monitoringsplan richt zich op de verkeerskundige aspecten van de afsluiting en de ervaringen van de gebruikers en belanghebbenden.

## 1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de belangrijkste conclusies van deze Schoolstraat pilot. In dit hoofdstuk worden de gemonitorde aspecten verkeersveiligheid en doorstroming beschreven. Daarnaast bevat dit hoofdstuk de lessons learned voor de Schoolstraat pilot.

In de hoofdstukken daarna is het monitoringsplan beschreven en zijn de resultaten van de 0-meting, 1-meting en 2-meting beschreven. In de bijlagen zijn de volledige uitwerkingen van de observaties en de enquêtes weergegeven.

# 2 Resultaten van de Schoolstraat pilot

In de maanden september t/m december heeft de Schoolstraat pilot bij OBS de Burght plaatsgevonden. Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten, conclusies en aanbevelingen. De verdieping achter deze conclusies is te lezen in hoofdstukken 3 t/m 7.

## 2.1 De Schoolstraat pilot

Een "Schoolstraat' is een straat nabij een school waar gemotoriseerd verkeer tijdens bepaalde uren (schoolopening en -sluiting) niet toegelaten is. Bij OBS De Burght werden de Herengracht en Keizersgracht in de ochtend tussen 8:10 en 8:40 afgesloten, in de middag tussen 14:45 – 15:15 (op woensdag 12:15 – 12:45). Zie Figuur 2.1.



*Figuur 2.1 Schoolstraat bord*

Tijdens de afsluiting waren de straten toegankelijk voor voetgangers en tweewielers, en voor hulpdiensten.

Het doel van de Schoolstraat is de verkeersveiligheid voor ouders en kinderen te vergroten. Door de straat af te sluiten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer kunnen zij veilig naar de ingang van de school lopen en fietsen.

In deze pilot is gekeken naar de verkeersveiligheid en doorstroming in de Schoolstraten en op de omliggende wegen. Er is een 0-meting, 1-meting en 2-meting uitgevoerd zodat een ontwikkeling in gedragsverandering zichtbaar kan worden.

## 2.2 Verkeersveiligheid

Op gebied van verkeersveiligheid is gekeken naar het parkeergedrag en stilstaan van weggebruikers. Daarnaast zijn conflictpunten, de locaties waar verschillende verkeersstromen samen komen, beschouwd.

In Tabel 2.1 is een overzicht te zien de meest opvallende zaken op gebied van verkeersveiligheid tijdens de 0-meting, 1-meting en 2-meting. Wat opvalt op gebied van parkeren en stilstaan is dat auto's meer aan de randen van de Schoolstraat gaan wachten (op de bruggen). Dit leidt verkeersonveilige verkeerssituaties omdat deze auto's de doorgang voor fietsers blokkeren en het zicht op de kruispunten ontnemen. Dit is onwenselijk (zie Figuur 2.3).
Ook was zichtbaar dat ouders nog meer dan tijdens de 0-meting tijdens de Schoolstraat-periode de volledige breedte van de rijbaan gebruiken om te wachten (Figuur 2.2). Dit is een logisch gevolg van de afsluiting van de straat. De verkeersonveiligheid werd met name veroorzaakt doordat (vracht)auto's tegen de richting in gingen rijden en dus de wachtende ouders kruisten. Ook het doorgaande (brom)fietsverkeer moest deze ouders passeren. Met name omwonenden hebben hier veel opmerkingen over geplaatst.

| | 0-meting | 1-meting | 2-meting |
|---|---|---|---|
| **Parkeren en stilstaan**<br>- Fiets parkeren<br>- Auto parkeren<br>- Afzetten van kinderen | - Ouder staan op de weg.<br>- (Bak)fietsen worden belemmeren doorgang<br>- Meeste kinderen komen met fiets of te voet<br>- Enkele ouders parkeren op de Pastoorsbrug. | - Meer ouders parkeren op de bruggen en blokkeren doorgang.<br>- (Bak)fietsers nemen meer de ruimte. | - Meer ouders parkeren op bruggen en blokkeren doorgang.<br>- (Bak)fietsers nemen meer de ruimte. |
| **Potentiële conflictpunten**<br>- Tussen weggebruikers<br>- (Bijna) ongelukken | - Veel fietsers rijden tegen het verkeer in.<br>- Relatief veel doorgaand verkeer op Keizersgracht.<br>- Bijna ongeluk met overstekend kind Herenstraat. | - Vrachtauto bestuurder rijdt gevaarlijk tegen de rijrichting in.<br>- Veel fietsers rijden tegen het verkeer in.<br>- Kruispunten bij de paaltjes zijn onveilige locaties. Hier loopt het verkeer vast.<br>- Er werd geprobeerd de paaltjes te omzeilen. | - Door afsluiting Keizersgracht (west) ontstaat verkeerschaos.<br>- Veel fietsers rijden tegen het verkeer in.<br>- Kruispunten bij de paaltjes zijn onveilige locaties. Hier loopt het verkeer vast. |

*Tabel 2.1 Highlights observaties verkeersveiligheid*



*Figuur 2.2 Ouders tijdens 0-meting (Links: Herengracht; Midden: Keizersgracht) en 1-meting (Rechts)*

Potentiele conflictsituaties deden zich met name voor bij kruising Herenstraat-Keizersgracht en Brouwersgracht – Herengracht (locaties van de paaltjes). Regelmatig kwam het voor dat een

bestuurder verrast was door de afsluiting van de straat en dus een omkeermanoeuvre moest maken. Ook parkeerden mensen de auto voor de paaltjes, probeerden ze via de stoep de paaltjes te omzeilen of kwamen tegen de rijrichting in gereden naar de paaltjes toe. De werkzaamheden op andere grachten hadden hier invloed op, hierdoor ontstond verkeerchaos op sommige kruispunten.
Fietsers rijden vanaf beide kanten de Schoolstraat in. Dit gebeurde tijdens de 0-meting al en dat veranderde niet gedurende de pilot. Omwonenden klagen hierover. Gezien de grote fietsintensiteiten en lagen motorvoertuigintensiteiten op de grachten lijkt dit niet de leiden tot verkeersonveilige situaties.




*Figuur 2.3 Blokkerende auto's op de bruggen*

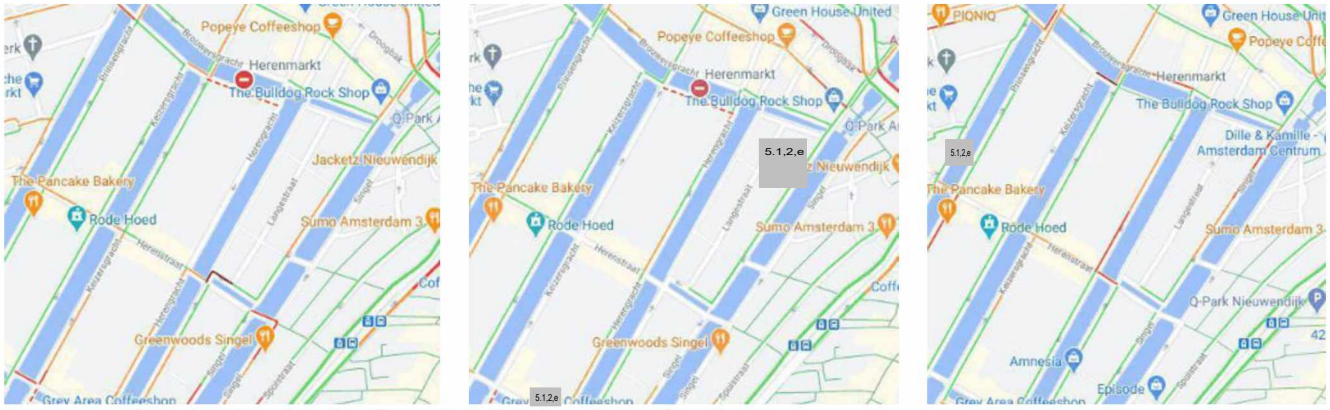
## 2.3 Doorstroming

Op gebied van doorstroming is gekeken naar de verschillende verkeersstromen en de mate van doorstroming. Om dit te kunnen beoordelen zijn naast observaties ook tellingen uitgevoerd en is de doorstroming gemonitord.

| | 0-meting | 1-meting | 2-meting |
|---|---|---|---|
| **Verkeersstromen**<br>- Voetgangers<br>- Fietsers<br>- Auto's<br>- Bereikbaarheid hulpdiensten | - Fietsers en voetgangers komen van beide kanten.<br>- Met name Keizersgracht meer doorgaand gemotoriseerd verkeer.<br>- Enkele ouders komen met de auto en zetten hun kind af.<br>- Doorgang hulpdiensten is niet aan de orde geweest tijdens de pilot. | - Meer ouders parkeren op de bruggen. Dit zijn er enkele per moment.<br>- Meeste kinderen komen te voet of met de fiets. | - Meer ouders parkeren op de bruggen. Dit zijn er enkele per moment.<br>- Meeste kinderen komen te voet of met de fiets. |
| **Doorstroming verkeer**<br>- Op de 'Schoolstraat'<br>- Rondom het schoolgebied | - Ouders en kinderen hinderen doorgaand verkeer op de Herengracht.<br>- Op de Keizersgracht staan ouders meer op de stoep. | - Ouders en kinderen maken gebruik van de beschikbare ruimte.<br>- Weinig gemotoriseerd verkeer in Schoolstraten. Wel soms spookrijders.<br>- Op omleidroutes geen grote veranderingen zichtbaar. | - Ouders en kinderen maken gebruik van de beschikbare ruimte.<br>- Weinig gemotoriseerd verkeer in Schoolstraten. Wel soms spookrijders.<br>- Door afsluitingen iets meer verkeersdrukte op Brouwersgracht. |

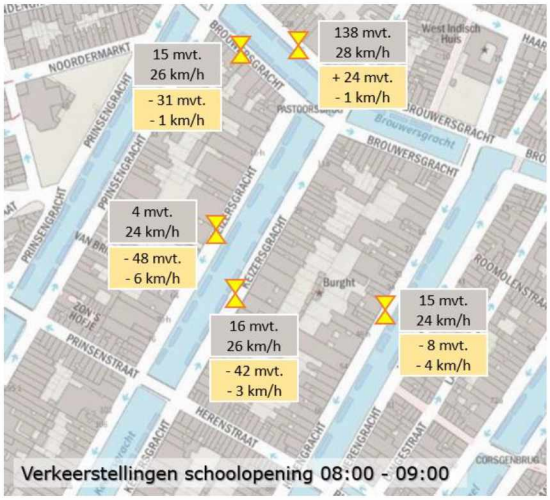
Op gebied van langzame verkeersstromen (fietsers en voetgangers) zijn geen grote verschillen te zien. Enkele ouders parkeerden tijdens de 1-meting en 2-meting op de bruggen in plaats van dat ze hun kind voor de deur afzetten. Verder komen ouders en kinderen met name nog steeds op de fiets of te voet.

De doorstroming in de Schoolstraten verandert door de invoering hiervan. Tijdens de afsluiting rijden er enkel enige motorvoertuigen uit en soms tegen de richting in. Op de omleidende routes zijn geen grote verschillen in intensiteiten en doorstroming waargenomen tijdens de 1-meting. Tijdens de 2-meting waren er werkzaamheden op de Keizersgracht (west) waardoor meer zoekverkeer ontstond, met name op de Brouwersgracht (zie Figuur 2.5).




*Figuur 2.5 Doorstroming tijdens 0-meting, 1-meting en 2-meting*

Op het kruispunt Prinsengracht – Brouwersgracht ontstonden zowel in de 1-meting als in de 2-meting vertragingen. Dit was de meest logische ontsluiting voor de omleidingsroute. Op de Brouwersgracht (noord) is in de 2-meting ook een verslechtering van de doorstroming zichtbaar.

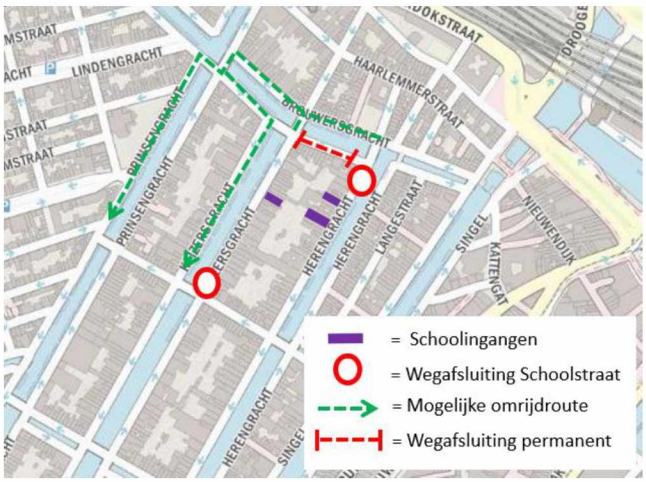



*Figuur 2.4 Verkeersmetingen 2-meting*

In het algemeen zijn geen grote verschuivingen van verkeersstromen waargenomen als gevolg van het instellen van de 'Schoolstraat'. De verschillen in gemeten intensiteiten kunnen verband hebben met het instellen hiervan, maar ook met werkzaamheden op de grachten. Dit wordt zichtbaar is in Figuur 2.4, waar vrijwel geen motorvoertuigen op de Keizersgracht (west) zijn gemeten en iets meer op de Brouwersgracht (noord).

De gemeten intensiteiten blijven ook ver onder de normwaarden.

De invloed van de huidige COVID-19 problematiek op het verkeersbeeld is niet te beoordelen. Het is niet inzichtelijk of de verkeersintensiteit in het algemeen op de grachten lager is, er zijn geen metingen gedaan voor de eerste lockdown.




*Figuur 2.6 Omleidingsroutes*

## 2.4 De mening van de belanghebbenden

In de periode van 31 augustus tot 14 september 2020 is de eerste enquête uitgezet. In totaal hebben 62 respondenten de enquête ingevuld. Van de respondenten behoort 72% tot de doelgroep 'ouder van leerling OBS de Burght' en 25% tot de doelgroep 'omwonende'. De overige 3% behoort tot de doelgroep 'overige belanghebbende'.

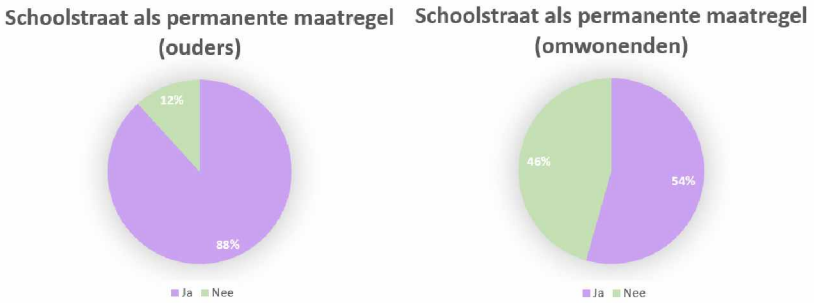
Vervolgens is in de periode van 2 november tot 16 november 2020 de tweede enquête uitgezet. In totaal hebben 252 respondenten de tweede enquête ingevuld. Van de respondenten behoort 56% tot de doelgroep 'ouder van leerling OBS de Burght' en 42% tot de doelgroep 'omwonende'. De overige 2% behoort tot de doelgroep 'overige belanghebbende'.

**Ouders**
Vanaf het begin van de pilot waren ouders positief hierover. Op hun verzoek is deze pilot ook uitgevoerd. Dat de pilot een gewenst effect voor hen had is duidelijk geworden: ouders ervaarden de verkeerssituatie rondom OBS de Burght een stuk veiliger tijdens de pilot dan daarvoor. Ook voor hun kinderen is de 'Schoolstraat' een veiligere omgeving geworden. De helft van de ouders geeft nu aan dat zij het veilig genoeg vinden om hun kinderen zelfstandig naar school te laten gaan. De grootste zorg vooraf aan de Schoolstraat was de mening van de fietsers en voetgangers met autoverkeer. Dit is door de invoering van de Schoolstraat weggenomen.

Een ruime meerderheid van de ouders (88%) geeft nu aan dat de 'Schoolstraat' als permanente maatregelen ingevoerd mag worden na afloop van de pilot.

**Omwonenden**
De mening van omwonenden is minder positief veranderd dan de mening van de ouders. Zij ervaren de verkeerssituatie rondom OBS de Burght vaker als 'verkeersonveilig'. Veel omwonenden vinden de maatregelen rondom de afsluiting van de straten overbodig. Reden hiervoor zijn dat in de omgeving zijn er te veel wegafsluitingen, werkzaamheden en omleidingen. Hierdoor is de verkeerssituatie in de omgeving niet meer duidelijk voor bestuurders en leidt dit tot verkeersonveilige situaties. Het (tijdelijk) afsluiten van de Keizersgracht en Herengracht bovenop de overige wegafsluitingen is volgens hen te veel van het goede. Desondanks antwoordt toch 54% van de omwonenden positief op de vraag of de Schoolstraat permanent ingesteld moet worden.

Een belangrijk kritiekpunt van omwonenden en overige belanghebbenden is het gedrag van de ouders. Dit is volgens hen een groot onderdeel van het probleem, doordat zij met grote aantallen voor de ingangen van de school staan en hierdoor de weg blokkeren voor het overige verkeer. Daarnaast worden (bak)fietsen foutief geparkeerd en fietsen ouders tegen het verkeer in.




*Figuur 2.7 Uitkomst vraag instelling permanent Schoolstraat*

## 2.5 Randvoorwaarden invoeren 'Schoolstraat'

Terugkijkend op de pilot is het duidelijk dat er een groep uitgesproken voorstanders zijn van de 'Schoolstraat' en een groep uitgesproken tegenstanders. Waar de voorstanders met name de veiligheid voor de kinderen hoog waarderen, ervaren de tegenstanders overlast van de combinatie aan wegafsluitingen en daarmee de ontsluiting van hun woongebied.

De 'Schoolstraat' is een verkeersmaatregel waarbij de straat/straten rondom de schoolingang(en) worden afgesloten aan het begin en einde van de schooldag. Bij OBS De Burght is dit gedaan door het plaatsen van paaltjes in het wegdek, waarmee de doorgang voor (vracht)auto's wordt geblokkeerd. Deze paaltjes werden handmatig geplaatst en verwijderd door verkeersouders. De volgende randvoorwaarden zijn leasons learned vanuit deze pilot, maar in algemene zin van toepassing op alle Schoolstraten.

**Geen/minder Wegafsluitingen, werkzaamheden en omleidingen**



Uit het onderzoek komt naar voren dat in de omgeving rondom OBS de Burght veel werkzaamheden, wegafsluitingen en omleidingen zijn (geweest). Tijdens het invoeren van de 'Schoolstraat' op de Keizersgracht en Herengracht werden ook enkele andere tijdelijk afgesloten. De Keizersgracht is een belangrijke ontsluitingsroute van het gebied. Door deze af te sluiten tijdens de schoolopenings- en sluitingsperioden viel een belangrijke doorgaande route uit.
Dit leidde tot verkeerschaos, onduidelijkheid en frustratie bij bestuurders en bewoners.

Ook werd een aantal keer spookgereden (tegen de rijrichting in). Wanneer bestuurders er dan achter kwamen dat zij zichzelf hadden vast gereden, was de enige optie om achteruit terug te rijden. Goede bebording en omleidingsroutes zijn dus erg belangrijk.



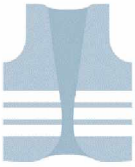
Een randvoorwaarden voor het invoeren van de 'Schoolstraat' is dat de voorgestelde omrijdroute te allen tijde beschikbaar blijft zodat er duidelijkheid is voor de weggebruikers. Het afsluiten van een belangrijke doorgaande route (met weinig alternatieven) is niet wenselijk. De bebording moet duidelijk zijn.

**Plaatsen en weghalen van de paaltjes**



Tijdens de pilot waren schoolouders verantwoordelijk voor het plaatsen en weghalen van de paaltjes. Hiervoor zijn onderlinge afspraken gemaakt. De paaltjes werden echter niet altijd op tijd geplaatst en/of weggehaald, wat in enkele gevallen leidde tot frustratie bij bestuurders. Het plaatsen bleek soms lastig, eenvoudig plaatsbare paaltjes zijn belangrijk.
Ook waren de schoolouders niet altijd herkenbaar (drogen vaak niet een veiligheidshesje). Hier kozen ze soms bewust voor. De hesjes dienen naast herkenbaarheid ook voor het bevorderen van hun eigen veiligheid.

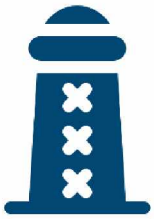
Randvoorwaarden bij het plaatsen van paaltjes is dat dit op tijd en herkenbaar wordt gedaan. Hiervoor biedt VVN opleidingen tot Verkeersbrigadier in samenwerking met gemeente en politie. Een opgeleide verkeersbrigadier is verzekerd, heeft kennis van de verkeersregels en handelt verkeersveilig. Het dragen van een oranje veiligheidshesje is



daarbij een voorwaarde[1]. Op die manier zijn de plaatsers herkenbaar en zichtbaar voor het overig verkeer.

In de eerste week zijn verkeersregelaars ingezet. Dit is zeer koste inefficiënt (inzet is 2x 30 minuten maar kosten zijn voor volledige werkdag) en om die reden niet doorgezet voor de volledige duur van de pilot.

**Doorgang versmallen**



Het is een aantal keer voorgekomen dat motorvoertuigen de paaltjes negeerden en als nog de 'Schoolstraat' in reden. Dit zijn verkeersonveilige situaties en kan worden voorkomen door de doorgang te versmallen c.q. helemaal af te schermen met bijvoorbeeld hekken en met duidelijke bebording aan weerzijden van de straat.

Een voorwaarde voor de effectiviteit van een Schoolstraat is dat deze aan begin van de straat volledig wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

**Handhaving**



Tijdens de pilot kwam het regelmatig voor dat ouders op bruggen parkeerden, maar ook dat hier werkbusjes stonden geparkeerd. Dit leidde tot verkeersonveilige situaties doordat deze voertuigen het zicht belemmerden en de doorgang erg smal maakten. Het parkeren op bruggen en/of kruispunten is erg onwenselijk. Handhaving hierop is belangrijk en mede een taak van de school om ouders hierop aan te spreken.

**Wederkerigheid en gedragsverandering**



De maatregel tot instellen van een Schoolstraat riep gemengde reacties op. Ouders waren erg enthousiast en omwonenden zagen de actie niet zitten. Na afloop van de pilot bleek dat onder omwonenden het instellen van een Schoolstraat niet als per definitie negatief werd beoordeeld. Wel geven ze aan dat ouders hun gedrag dienen aan te passen. Een belangrijk element aan een ingrijpende verkeersmaatregel in een drukke binnenstad: de wederkerigheid.

De infrastructurele maatregel is belangrijk, maar ook het verkeersgedrag heeft aandacht nodig om wederzijds begrip te kweken voor een dergelijke maatregel.

[1] https://vvn.nl/op-school/verkeersveilige-schoolomgeving/hulp-bij-oversteken

# 3 Monitoring Schoolstraat pilot

Dit hoofdstuk beschrijft de wijze waarop de Schoolstraat pilot is gemonitord.

## 3.1 Stakeholders

Aan de pilot doen veel verschillende stakeholders mee. Dit zijn niet alleen de (ouders van) leerlingen, maar ook de school, omwonenden, bedrijven, hulpdiensten etc. zijn betrokken bij de pilot. In onderstaand schema zijn de betrokken stakeholders van deze pilot benoemd en beschreven.

| Doelgroep | Waarom? |
|---|---|
| Leerlingen | OBS De Burght telt circa 500 leerlingen in de leeftijdscategorie 4 t/m 12 jaar. Binnen de doelgroep leerlingen wordt onderscheid gemaakt tussen leerlingen die naar school worden gebracht en leerlingen die zelfstandig naar school gaan. De leerlingen bevinden zich dagelijks in de schoolomgeving. |
| Ouders/verzorgers | Ouders/verzorgers die hun kind(eren) naar school brengen of afzetten, zijn dagelijkse gebruikers van de schoolomgeving. Zij zijn ervaringsdeskundigen op gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom de school. Ouders/verzorgers maken de keuzes op gebied van schoolmobiliteit. |
| Schoolpersoneel | Schoolpersoneel zijn juffen en meesters, ondersteunend personeel, verkeersouder(s) en het schoolbestuur. Ook zij zijn ervaringsdeskundigen met betrekking tot de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de schoolomgeving. Schoolpersoneel heeft een actieve bijdrage aan verkeerseducatie en de veiligheid rondom de school. Daarnaast hebben zij zicht op inkomende klachten vanuit ouders en/of omwonenden. |
| Omwonenden | Omwonenden ervaren direct of indirect de gevolgen van de schoolspitsperioden. Ze nemen de verkeerssituatie waar en maken hier ook onderdeel van uit. De instelling van de 'Schoolstraat' heeft mogelijk directe invloed op de dagelijkse verplaatsingen van deze doelgroep. |
| Hulpdiensten | Het dagelijks tijdelijk afsluiten van de Keizersgracht en Herengracht heeft gevolgen op de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Alle straten moeten tijdens de pilot toegankelijk te zijn voor hulpdiensten. |
| Handhaving | Handhavers zijn de 'ogen op straat'. Zij weten als geen ander hoe mensen reageren op verkeerssituaties. In de eerste week van de pilot zijn handhavers ingezet voor het uitvoeren van de 'Schoolstraat'. Zij moesten voorkomen dat automobilisten als nog door de Keizersgracht en Herengracht in gingen rijden. |
| De centrale verkeerscommissie (CVC) | De Centrale VerkeersCommissie (CVC) is de commissie waarin over de verkeersveiligheid in Amsterdam wordt geadviseerd. |
| Bedrijven en organisaties | Rondom de school bevinden zich meerdere bedrijven en organisaties (o.a. enkele hotels), die mogelijk overlast kunnen ervaren tijdens de schoolspitsen en Schoolstraat. Zij kunnen overlast ervaren van afgesloten straten, doordat bijvoorbeeld bezoekers niet meer voor de deur afgezet kunnen worden. |

## 3.2 Anderhalve meter samenleving

Door de corona crisis zal ons dagelijks leven veranderen. Een van de kernregels in het verlagen van het risico tot besmetting is afstand houden van anderhalve meter. De “anderhalve meter samenleving” vraagt om aanpassingen in gedrag en omgeving. Het instellen van een Schoolstraat biedt ouders de ruimte om meer afstand te bewaren ten opzichte van elkaar.

Een landelijke trend is dat er meer mensen gaan fietsen of de auto pakken en minder gebruik wordt gemaakt van openbaar vervoer. Voor schoolgaande kinderen en hun ouders voor OBS De Burght lijkt deze verandering niet groot te zijn. OBS De Burght is namelijk gelegen in een minder autovriendelijke omgeving en veel mensen komen hier met de fiets. Of deze shift in vervoerswijze ook echt heeft plaatsgevonden (schooljaar 2019-2020 ten opzichten van 2020-2021) is niet gemeten in deze pilot.

## 3.3 Monitoringsplan

Het doel van deze pilot was om inzichtelijk te krijgen in welke mate de verkeersveiligheid rondom OBS de Burght verandert door de invoering van de ‘Schoolstraat’. Deze meting is zowel kwantitatief (monitoring van het aantal motorvoertuigbewegingen) als kwalitatief (enquêtes) gedaan.

Om te onderzoeken in welke mate de ‘Schoolstraat’ heeft geleid tot een gedragsverandering is een monitoringsplan gemaakt. In deze paragraaf zijn de belangrijkste elementen uit het monitoringsplan toegelicht. Hierbij is beschreven welke meetmethoden gebruikt zijn om de verkeersveiligheid rondom de schoolomgeving te monitoren.

### 3.3.1 Meetmomenten

Om de verkeersveiligheid rondom de schoolomgeving te monitoren en te kunnen vergelijken, is er op 3 momenten monitoring geweest van de verkeerssituatie rondom OBS De Burght:

- **0-meting** **dinsdag 1 september 2020**
  Doel was het in beeld brengen van de huidige situatie (vóór het invoeren van de ‘Schoolstraat’).

- **1-meting** **woensdag 23 september 2020**
  Op maandag 14 september 2020 is de ‘Schoolstraat’ geopend. Eén week na het invoeren van de ‘Schoolstraat’ heeft de 1-meting plaatsgevonden. Hierbij zijn de eerste effecten van het invoeren van de ‘Schoolstraat’ gemeten.

- **2-meting** **woensdag 4 november 2020**
  Ruim 1,5 maand na de opening van de ‘Schoolstraat’ heeft de 2-meting plaatsgevonden. Een gedragsverandering heeft normaliter minimaal 6 weken nodig om te bestendigen, daarom heeft de 2-meting in november plaatsgevonden.

### 3.3.2 Aandachtspunten tijdens meetmomenten

De belangrijkste aandachtspunten voor dit onderzoek zijn de verkeersstromen, parkeren/stilstaan, (potentiële) verkeersconflicten en doorstroming. Tijdens de meetmomenten is gelet op 4 verschillende indicatoren (zie Tabel 3.1).

| Verkeersstromen | Parkeren en stilstaan | Potentiële conflictpunten | Doorstroming verkeer |
|---|---|---|---|
| • Voetgangers<br>• Fietsers<br>• Auto's<br>• Bereikbaarheid hulpdiensten | • Fiets parkeren<br>• Auto parkeren<br>• Afzetten van kinderen | • Tussen weggebruikers<br>• (Bijna) ongelukken | • Op de 'Schoolstraat'<br>• Rondom het schoolgebied |

*Tabel 3.1 Indicatoren observaties*

**Verkeersstromen**
Verkeersstromen zijn de routes die voetgangers, fietsers en automobilisten afleggen. Hierbij is gelet op de wijze waarop verschillende routes worden bereden (snelheid en plek op de weg).

**Parkeren en stilstaan**
Voor het parkeergedrag van autobestuurders en fietsers is in kaart gebracht waar voertuigen geparkeerd worden en of deze een obstakel vormen voor het overige verkeer. Tevens is geobserveerd waar kinderen worden afgezet.

**Potentiële conflicten**
De samenkomst van verschillende verkeersstromen kan leiden tot (potentiële) conflictpunten tussen weggebruikers. Conflictpunten zijn locaties waar (potentieel) (bijna) ongevallen kunnen ontstaan. Bijna ongevallen zijn situaties waarbij het nog net goed gaat. De conflictpunten zijn genoteerd en in kaart gebracht.

**Doorstroming verkeer**
Voor de doorstroming van het verkeer op de 'Schoolstraat' en rondom het schoolgebied. Hierbij is gekeken naar welke obstakels de doorstroming van het verkeer belemmeren.

### 3.3.3 De meetmethoden

Er zijn verschillende meetmethoden gebruikt om de verkeerssituatie rondom OBS De Burght te monitoren. De combinatie van deze instrumenten maakt dat er een zo volledig mogelijk beeld is verkregen van de verkeerssituatie en mate waarin deze is veranderd gedurende de pilot.

*Waarnemers* *Sensoren* *Google Maps data*



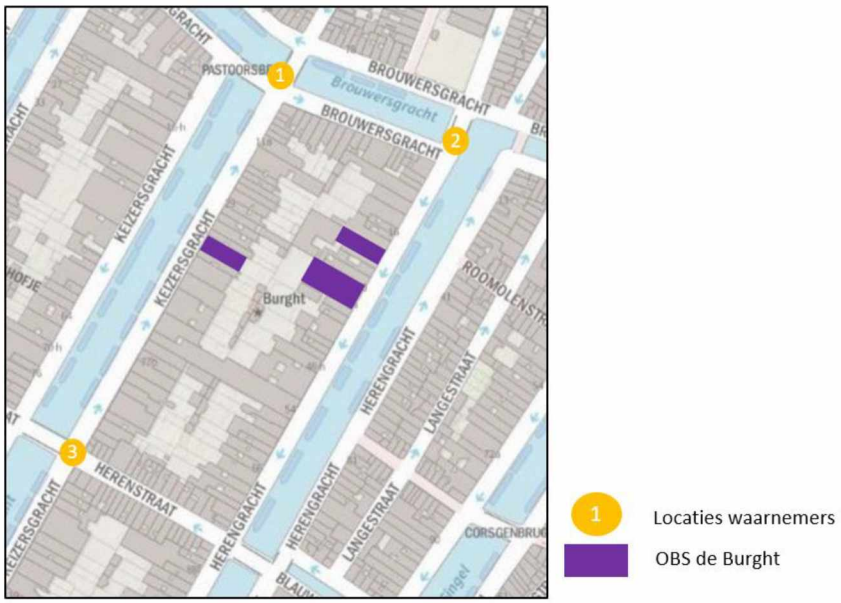


### Waarnemers

De verkeersituatie rondom de schoolomgeving is tijdens de metingen beoordeeld door 3 waarnemers. De waarnemers hebben per metingen op 2 momenten geobserveerd, waarbij iedere waarnemer een strategische locatie had ten opzichte van de schoolingangen en de afsluiting van de straat (zie Figuur 3.1 ).

De tijden waarop de waarnemingen hebben plaatsgevonden zijn:

- Rondom de schoolopening (08:10 – 08:40 uur);
- Rondom de schoolsluiting (12:15 – 12:45 uur).




*Figuur 3.1 Locaties waarnemers*

Gedurende de observaties hebben de waarnemers genoteerd waar voertuigen (foutief) geparkeerd stonden en waar voertuigen stilstonden om kinderen af te zetten/op te halen. Tevens zijn de belangrijkste verkeersstromen en de locaties van conflictkansen genoteerd.

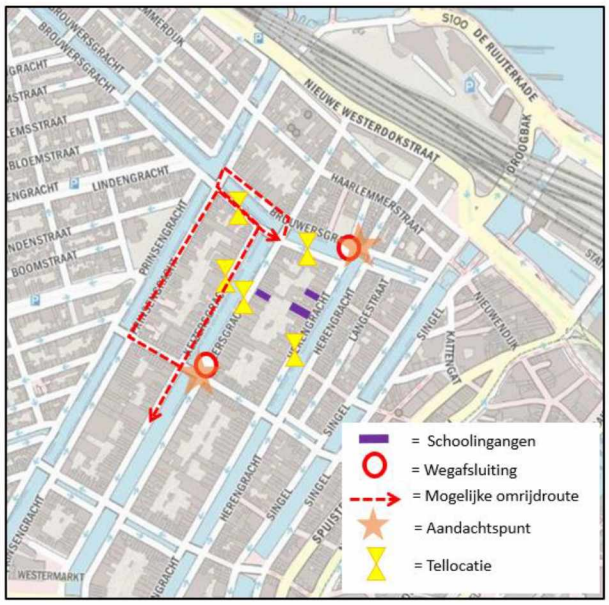
Een alternatieve meetmethoden voor waarnemers is het inzetten van **drones**. Een drone biedt de mogelijkheid om alle ingangen van de school goed in beeld te brengen en één overzicht te maken van de omgeving, zonder dat de weggebruikers in hun gedrag worden beïnvloed. In samenspraak met gemeente Amsterdam is bepaald dat deze meetmethode niet haalbaar is voor de onderzoeklocatie OBS De Burght.

### Sensoren

Het doel van de pilot is om de verkeersveiligheid rondom de school te verbeteren door het aantal motorvoertuigbewegingen te verminderen. Om na te gaan of het aantal motorvoertuigbewegingen afneemt, is de hoeveelheid verkeer gedurende de pilot gemeten. Dit is gedaan met behulp van sensoren, waarmee intensiteiten (naar voertuigcategorie) en snelheid gemeten zijn. Om te kunnen vergelijken is er op meerdere momenten gemeten (gedurende de volledige week van de 0-meting, de 1-meting en de 2-meting).

Op 5 verschillende locaties zijn sensoren in het wegdek aangebracht door ParkEagle. In Figuur 3.2 zijn de locaties van de sensoren in het wegdek weergegeven.

*Nb. De sensoren blijven na de pilot in het wegdek zitten en kunnen door ParkEagle te allen tijde worden geactiveerd om tellingen uit te voeren.*




*Figuur 3.2 Locaties van sensoren in het wegdek*

**Google Maps data**

Met behulp van Google Maps data is het gemiddelde verkeersbeeld in beeld gebracht. Google Maps data laat real-time zien hoe goed de doorstroming op een bepaald wegvak is. De gevolgen van het invoeren van de 'Schoolstraat' op de doorstroming van het verkeer rondom de school is hiermee inzichtelijk gemaakt.

# 4 Situatie vóór de Schoolstraat (0-meting)

In de eerste fase van de pilot heeft een inventarisatie van het onderzoeksgebied plaatsgevonden. De omgeving en verkeersituatie van OBS de Burght is hierbij in beeld gebracht (0-meting). In dit hoofdstuk worden de resultaten van de 0-meting beschreven.

In de 0-meting zijn geen grote verkeersproblemen geconstateerd.
- Verkeerstellingen laten lage verkeersintensiteiten zien, het aantal gemeten motorvoertuigen per uur ligt ruim onder de normgrenzen.
- De doorstroming in de ochtend was goed. In de middag is op sommige straten in de omgeving een minder goede doorstroming te zien.
- Ouders staan zowel bij de schoolopening als bij de schoolsluiting over de gehele breedte van de weg. Hiermee wordt de doorgang voor het overige verkeer geblokkeerd.
- Ouders ervaren de verkeerssituatie rondom OBS de Burght vaker als verkeersonveilig. Omwonenden ervaren de verkeerssituatie vaker als verkeerveilig.
- De meerderheid van de ouders ervaart de verkeerssituatie rondom OBS de Burght als verkeersonveilig voor hun kind(eren).

## 4.1 Wat is een Schoolstraat?

Een schoolstraat is een straat nabij een onderwijsinstelling waar gemotoriseerd verkeer tijdens bepaalde uren niet toegelaten is. Meestal is dat aan het begin en einde van de schooldag, gedurende een half uur. Het afsluiten gebeurt met een verkeersbord C01 voorzien van een onderbord met daarop de vermelding “Schoolstraat”, tenzij het onderbord in een uitzondering voorziet voor bepaalde motorvoertuigen.



*Figuur 4.1 Verkeersbord C01*

De straat is toegankelijk voor voetgangers en tweewielers. De straat blijft uiteraard ook toegankelijk voor hulpdiensten. Wie toch met de auto komt, kan iets verder parkeren en te voet tot aan de schoolingang gaan. Uitrijden van de schoolstraat (bv. door bewoners) is mogelijk en toegestaan.

**Waarom een Schoolstraat?**
Deze verkeersdrukte tijdens de ochtendspits en middagspits bij de schoolingangen zorgt voor ergernissen op vlak van verkeersveiligheid en gebruik van de schoolomgeving. Vaak ontstaat er een vicieuze cirkel van steeds meer ouders die met de auto naar school komen.

Een Schoolstraat doorbreekt de vicieuze cirkel en biedt een oplossing voor de verkeersdrukte. Uit ervaringen in bijvoorbeeld België blijkt dat meer ouders kiezen om te voet of met de fiets te komen in plaats van met de auto. De omgeving rond de schoolingang wordt rustiger en aangenamer.

Door de straat verkeersvrij te maken, kan de schoolomgeving voor kinderen en jongeren heel wat meer betekenen. Plaats die auto’s innamen, komt vrij voor voetgangers, fietsers, ontmoeting en beweging. Een Schoolstraat kan dus een belangrijke eerste stap vormen richting een aangename en gezonde schoolomgeving.

## 4.2 Pilotlocatie Schoolstraat

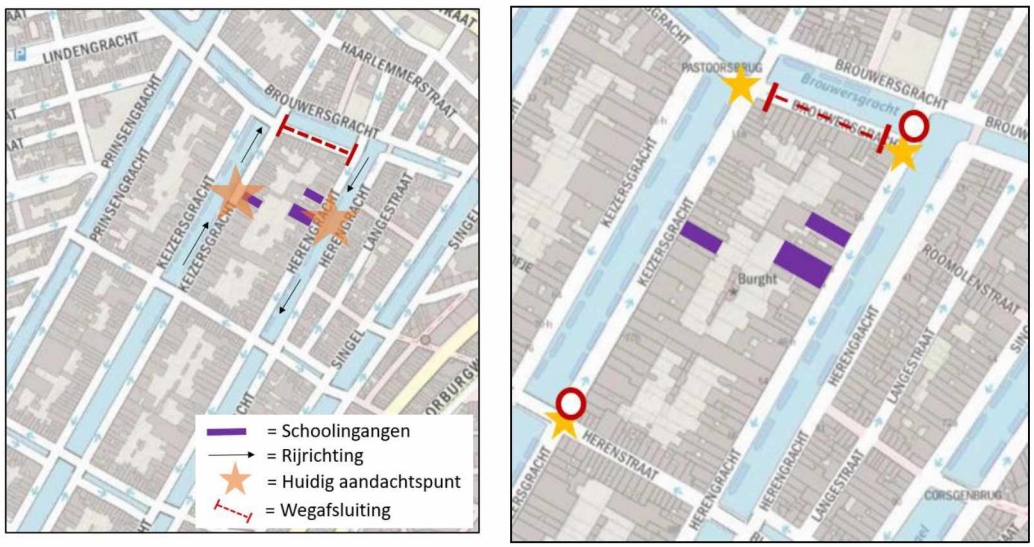
OBS de Burght is een basisschool gelegen in het centrum van Amsterdam. OBS De Burght heeft meerdere schoolgebouwen en meerdere ingangen: één aan de Keizersgracht en twee aan de Herengracht (zie Figuur 4.3 (paarse kaders)).

De binnenstad van Amsterdam is een 30 km/h zone, nabij de scholen is een adviessnelheid gegeven van 15 km/h (zie Figuur 4.2). De maximumintensiteit van deze wegen bedraagt ca. 300 mvt/uur.
Op de Keizergracht en Herengracht is gemotoriseerd verkeer in één richting toegestaan (zie pijlen in Figuur 4.3). De aandachtspunt liggen vóór de verschillende toegangen tot de school. In Figuur 4.3 de rechtse afbeelding is met een rode cirkel aangegeven waar de straten zijn afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer om een 'Schoolstraat' te creëren. Als gevolg hiervan worden dit de nieuwe aandachtspunten. De afzetting tijdens de pilot wordt uitgevoerd met uitneembare palen.



*Figuur 4.2 Adviessnelheid schoolzone*

Het invoeren van een 'Schoolstraat' en hiermee het afsluiten van wegen heeft gevolgen voor het gedrag van ouders en leerlingen en de verkeersstromen rondom de schoolomgeving. Het doel van de afsluiting is om geen motorvoertuigbewegingen te hebben tijdens schoolspitsen. Om deze verkeersstromen in beeld te krijgen is dit (verkeers)gedrag gemonitord.



*Figuur 4.3 Locaties OBS de Burght en wegafsluiting*

## 4.3 Algemeen

De 0-meting heeft plaatsgevonden op dinsdag 1 september 2020. Het was een droge en deels zonnige dag met een temperatuur van circa 18 °C. Tijdens de 0-meting vonden er werkzaamheden plaats aan de Brouwersgracht. Hierdoor was de straat gedeeltelijk afgesloten voor (gemotoriseerd) verkeer, zie Figuur 4.4.

Tijdens de 0-meting hebben 3 waarnemers op straat geobserveerd. Ook was er een waarnemer die vanuit het schoolgebouw de verkeersstromen heeft waargenomen (zie Figuur 4.4).




*Figuur 4.4 Locaties waarnemers 0-meting en wegafsluiting Brouwersgracht*

## 4.4 Schoolopening

**Doorstroming**
In de periode van de 0-meting zijn de verkeersintensiteiten gemeten rondom OBS De Burght. In Figuur 4.5 is het resultaat van deze telling weer gegeven. De afbeelding geeft de gemiddelde gemeten motorvoertuigintensiteiten en V85[2] snelheid tijdens de schoolopening tussen 08:00 en 09:00 uur weer. Dit zijn de gemiddelde waarden van de werkdagen.



*Figuur 4.5 Resultaten 0-meting intensiteiten en snelheden (week 36)*

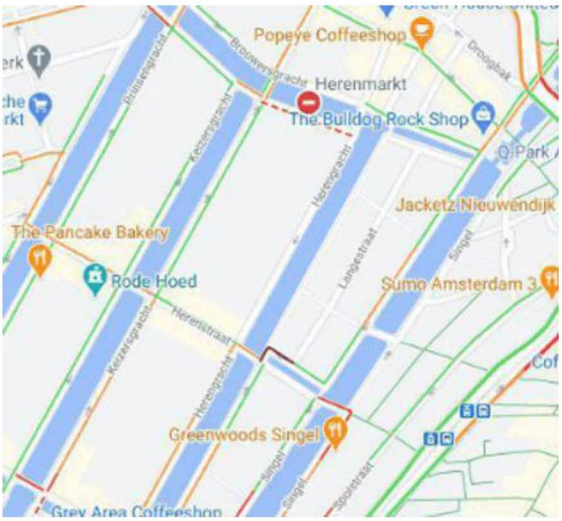
*Intensiteit*
Tijdens de schoolopening was de hoogst gemeten gemiddelde motorvoertuigintensiteit op Brouwersgracht (noordkant): 114 motorvoertuigen per uur (mvt/uur). De laagste gemeten gemiddelde motorvoertuigintensiteit was op de Herengracht (waar zich twee ingangen van de school bevinden). Hier reden gemiddeld 23 mvt/uur. Beide gemeten intensiteiten zijn ruim lager dan de grenswaarden voor deze wegen.

*Snelheid*
De hoogste gemeten snelheid is gemeten op Keizersgracht (westzijde). De gemeten V85 was hier tijdens de schoolopening 30 km/h en overschrijdt dus niet de maximale toegestane snelheid. De laagst gemeten V85 was op de Brouwersgracht (zuidkant): 25 km/h.
Nabij de toegangen tot de school (Keizersgracht (oostkant) en Herengracht (westkant)) bedroeg de gemeten V85 respectievelijk 29 en 28 km/h. Dit is hoger dan het adviessnelheid van 15 km/h, maar onder de maximale toegestane snelheid van 30 km/h.

[2] De snelheid die door 85% van de gemeten motorvoertuigen niet wordt overschreden. Dit is een gewogen gemiddelde rijsnelheid.

*Vertraging*
In Figuur 4.6 is de gemiddelde doorstroming weergegeven. Op deze kaart is te zien dat de Brouwersgracht is afgesloten.

In het algemeen was er 's ochtends sprake van een goede doorstroming op het wegennet rondom de schoolomgeving. De verkeersintensiteit op Herengracht was dermate laag dat geen doorstromingsgegeven weergegeven kunnen worden. Op de Keizersgracht was sprake van een goede doorstroming (groen balk).



*Figuur 4.6 Gemiddelde doorstroming 0-meting tussen 8:00 en 9:00*

**Verkeersveiligheid (Observaties)**
Tijdens de 0-meting hebben de waarnemers de verkeerssituatie rondom OBS de Burght beoordeeld. De belangrijkste bevindingen zijn hierna opgesomd (zie bijlage voor de uitgebreide beoordeling).

*Locatie 1: Keizersgracht – Brouwersgracht*
Tijdens de schoolopening is veel doorgaand verkeer waargenomen tussen de Brouwersgracht en de Binnen Brouwersstraat. Ook het autoverkeer op de Keizersgracht is met name doorgaand verkeer. Fietsers op de Keizergracht rijden tegen het verkeer in rijden. Tijdens de observatie is 2 keer waargenomen dat ouders/verzorgers hun auto parkeerden op een van de bruggen om vervolgens hun kinderen naar school te brengen (zie Figuur 4.8).



*Figuur 4.7 Locaties waarnemers*

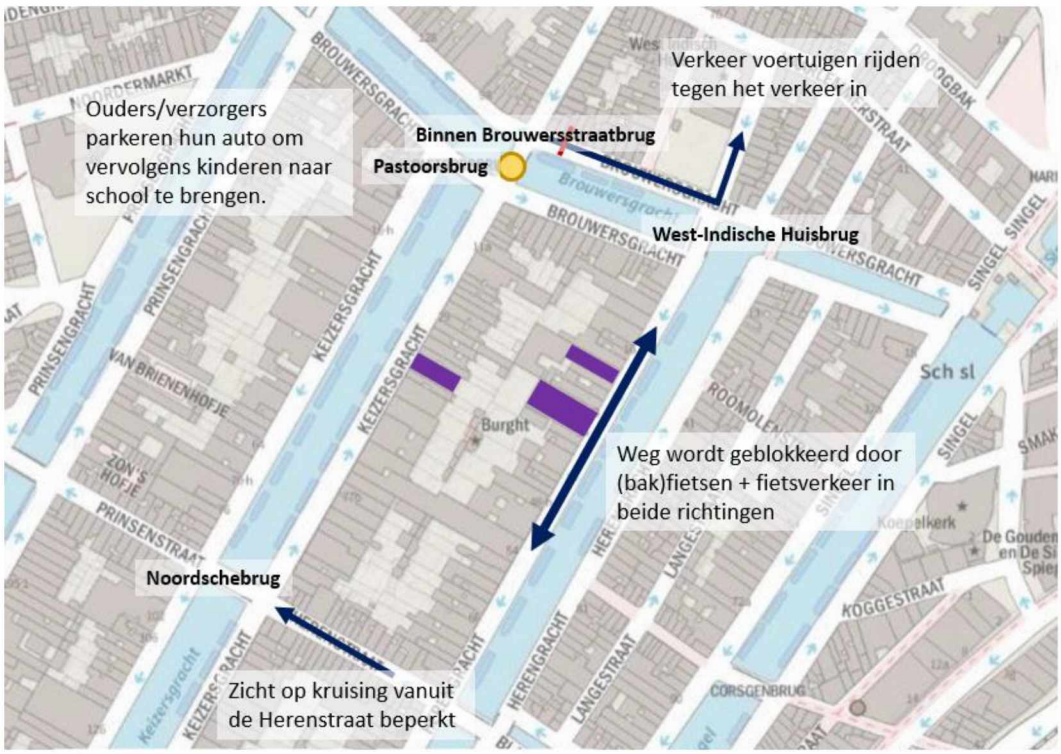
*Locatie 2: West-Indische Huisbrug*
Vanaf de Wets-Indische Huisburg zijn veel (bak)fietsers waargenomen. De grote stroom fietsers bezetten de volledige breedte van de weg (Herengracht). Vanaf de Brouwersgracht moesten sommige fietsers afstappen om te kunnen afslaan naar de Herengracht, dit omdat zij niet tussen de stroom fietsers op de Herengracht konden komen. Tijdens de waarneming viel tevens op dat verkeer op de Brouwersgracht tegen de richting in reed (zie Figuur 4.8).

*Locatie 3: Kruising Keizersgracht – Herenstraat*
Rijdend op de Herenstraat is het zicht op het kruispunt Keizersgracht-Herenstraat zeer beperkt. Dit kan leiden tot onveilige verkeerssituaties. Verder viel op dat de rijbaan op de Noordschebrug erg smal is, mede doordat er voertuigen op de brug geparkeerd staan. De fietsparkeerplekken rondom de Noordschebrug waren gedurende de schoolopening volledig bezet.

*Locatie 4: Ingangen van de school (Herengracht)*
Tijdens de schoolopening zijn er veel fietsers waargenomen rondom de ingangen van de school. Het grootste deel hiervan betreft bestemmingsverkeer. Dit zijn ouders/verzorgers die hun

kinderen naar school brengen. Opvallend is dat meeste kinderen worden gebracht, kinderen fietsen bijna niet zelfstandig naar school of fietsen zelfs helemaal niet. Fietsers komen van beide kanten (vanaf het noorden en zuiden) en bezetten hiermee de volledige breedte van de weg (Herengracht) (zie Figuur 4.8).

Tevens viel het aantal bakfietsen op. Deze worden vaak op straat geparkeerd en blokkeren daarmee de doorgang voor het overige verkeer. De passerende auto's (vaak ouders/verzorgers) accepteren de drukte. De meeste drukte bevindt zich bij de noordelijke ingang. Om 08:30 uur is de drukte helemaal voorbij.



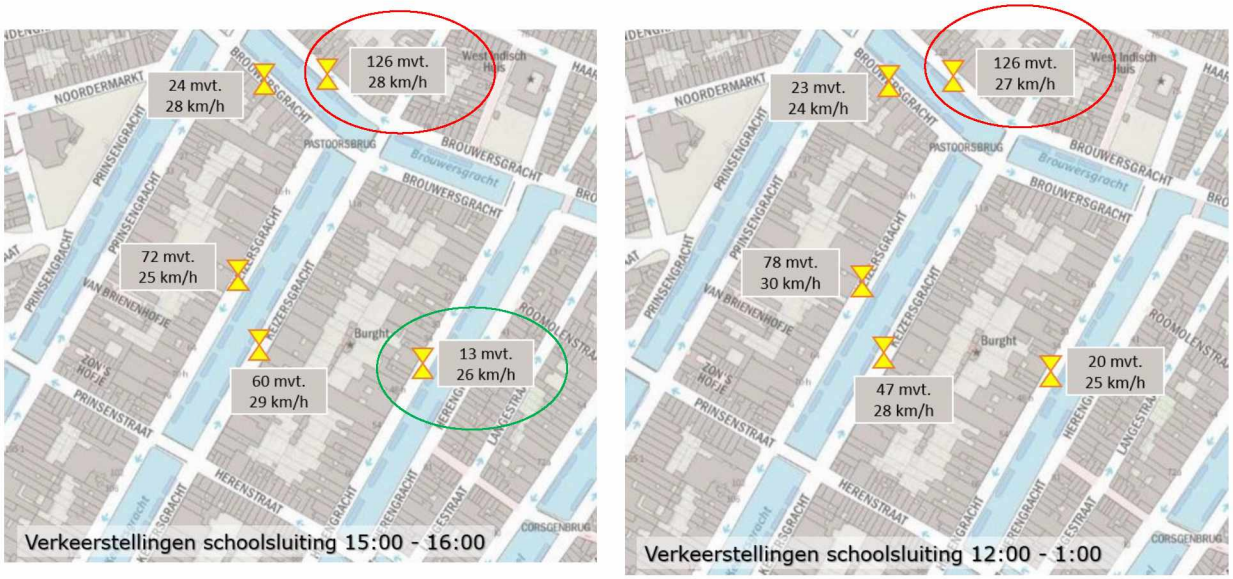
*Figuur 4.8 Resultaten observatie 0-meting schoolopening*

## 4.5 Schoolsluiting

**Doorstroming**
Tijdens de schoolsluitingsperiode is de gemiddelde motorvoertuigintensiteiten en snelheden van onder de normgrenzen. Dit geldt voor zowel de woensdag (verkort rooster) als alle andere middagen.

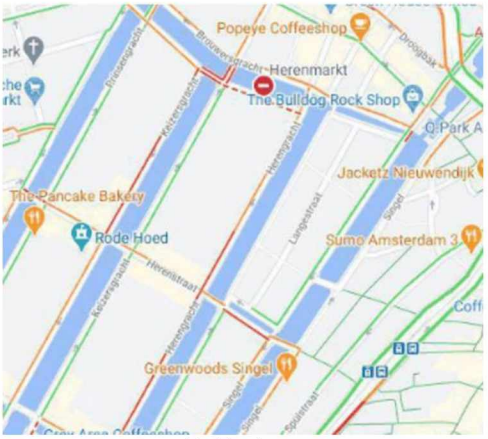
De hoogste gemeten motorvoertuigintensiteit tijdens de schoolsluiting was 126 mvt/uur op de Brouwersgracht (zowel op woensdag als de overige dagen, zie rode cirkels Figuur 4.9). De laagste gemeten gemiddelde motorvoertuigintensiteit was op de Herengracht (13 mvt/uur, zie groene cirkel Figuur 4.9).

De hoogste gemiddelde snelheid tijdens de schoolsluiting is gemeten op de Keizersgracht (westkant). De gemiddelde snelheid bedroeg 30 km/h. Nabij de toegangen tot de school (Keizersgracht (oostkant) en Herengracht (westkant)) bedroeg de gemeten V85 respectievelijk 28-29 km/h en 25-26 km/h. Dit is hoger dan het adviessnelheid van 15 km/h, maar onder de maximale toegestane snelheid van 30 km/h.




*Figuur 4.9 Resultaten 0-meting intensiteiten en snelheden (week 36)*

De doorstroming was in de middag minder goed op het wegennet rondom OBS de Burght. De Herengracht had een hoge verkeersdruk. Tevens is te zien dat het verkeer op de Keizersgracht (westkant) slecht (rode balk). Dit geldt ook voor de doorstroming op de Pastoorsbrug en Binnen Brouwersstraatbrug, zie Figuur 4.10.




*Figuur 4.10 Gemiddelde doorstroming 0-meting 14:00 – 15:00*

## Verkeersveiligheid (Observaties)

*Locatie 1: Keizersgracht – Brouwersgracht*

Ouders/verzorgers stonden ruim voor 14:45 uur hun kinderen op te wachten voor de ingang van de school (aan de Kiezersgracht). Net zoals bij de schoolopening parkeerden ouders/verzorgers op de brug of kruispunt om hun kinderen op te halen of op te wachten. Enkele (bak)fietsen kwamen met hoge snelheid de Keizersgracht in rijden en fietsers reden tegen het verkeer in. Naast dat het erg druk was, was er ook veel menging van verkeer: schoolkinderen, ouders/verzorgers die hun kinderen ophaalden met de auto en overig (doorgaand) verkeer. Om 15:05 was de drukte voorbij.

*Locatie 2: West-Indische Huisbrug*

Om 14:45 uur stond al een groep ouders/verzorgers hun kinderen op te wachten voor de ingangen van de school (Herengracht). Rond 14:45 uur liepen de jongste kinderen met hun ouders/verzorger naar huis. De echte drukte begon na 15:00 uur, maar over het algemeen oogde de omgeving rustiger dan tijdens de schoolopening. De stroom fietsers was minder groot dan tijdens de schoolopening. Dit lijkt erop te duiden dat dat kinderen meer verspreid naar huis gaan. Ook tijdens de schoolsluiting reden voertuigen op de Brouwersgracht tegen het verkeer in. Dit was wel minder dan tijdens de schoolopening.

In Figuur 4.11 is te zien dat 2 bestelbusjes de Herengracht op rijden tijdens de schoolsluiting.




*Figuur 4.11 2 bestelbusjes rijden de Herengracht op tijdens de schoolsluiting en drukte voor de schoolingang*

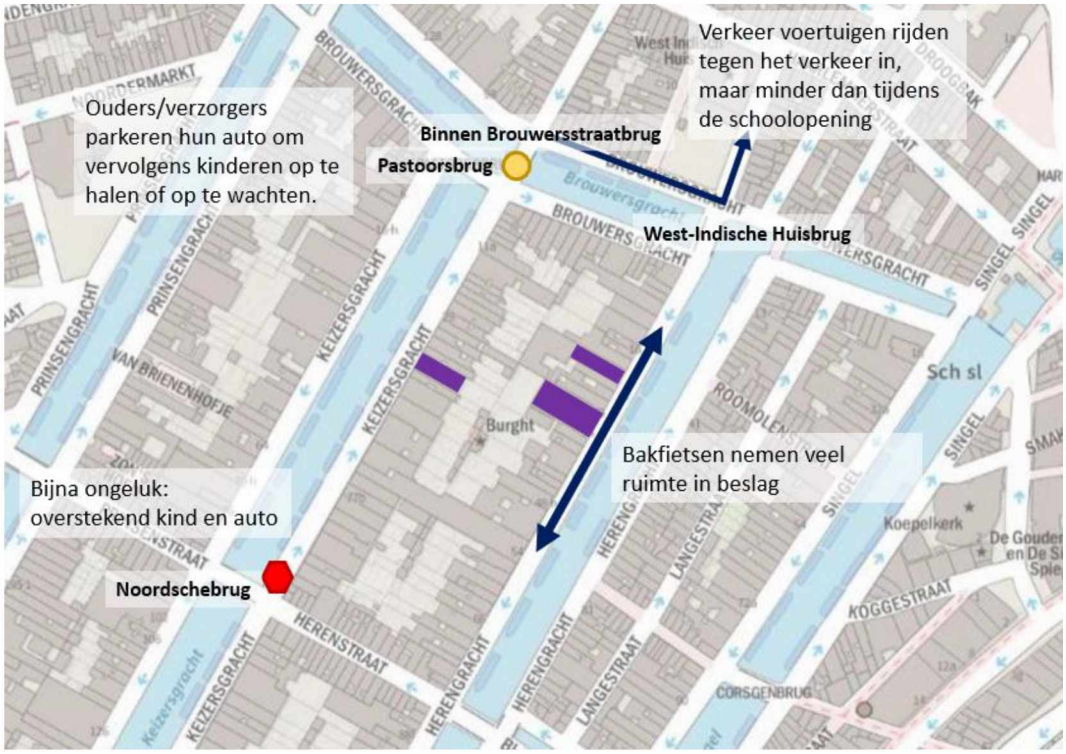
*Locatie 3: Kruising Keizersgracht – Herenstraat*

Tijdens de schoolsluiting was er een 'bijna ongeluk' tussen een overstekend kind en auto (zie Figuur 4.12 voor duiding). Het kind wilde zonder te kijken de straat oversteken, maar werd door een oplettende ouder aan zijn jas teruggetrokken.

*Locatie 4: Ingangen van de school (Keizersgracht)*

Ouders/verzorgers die hun kinderen ophalen van school wachtten netjes op de stoep. Zij kwamen wat vroeger en bleven even hangen na schoolsluiting, maar stonden niet op straat. Grote bakfietsen namen veel ruimte in op straat bij het aankomen rijden. Bakfietsen werden (half) op straat geparkeerd, waardoor nog meer ruimte in beslag werd genomen. Met name de bakfietsen van de BSO zijn erg groot.

Tijdens de schoolsluiting reden enkele (bestel)busjes met aanhangers voorbij. Dit in combinatie met wachtende ouders kan leiden tot onveilige situaties. De auto's die tijdens de schoolsluiting voorbij reden op de Herengracht accepteerden de drukte. Geen enkel kind werd tijdens de schoolsluiting voor de deur met de auto opgehaald. Om 15:05 uur was de drukte helemaal voorbij.



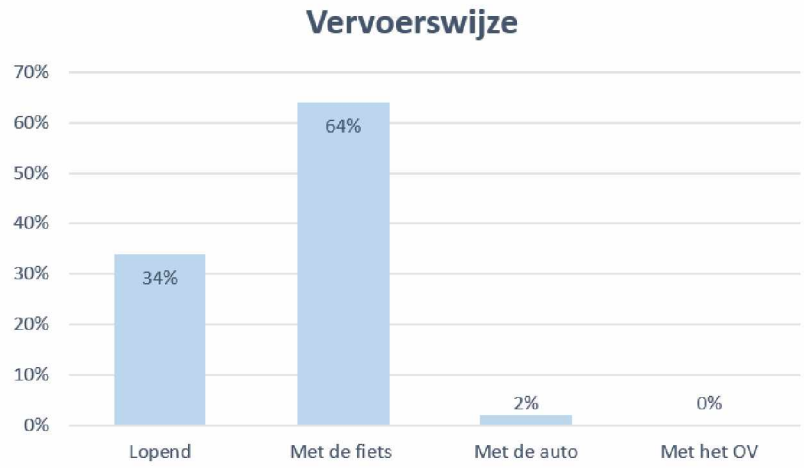

*Figuur 4.12 Resultaten observatie 0-meting schoolsluiting*

## 4.6 Beleving van belanghebbenden (enquête)

Naast de eerder genoemde kwantitatieve aspecten speelt ook beleving een belangrijke rol in deze pilot. Om dit te meten is een enquête verstuurd naar belanghebbenden.
Tijdens de 0-meting is in de periode van 31 augustus tot 14 september een enquête uitgezet onder ouders van leerlingen, leerlingen, schoolpersoneel, omwonende en overige belanghebbenden. Het doel van de enquête was om een beoordeling van de verkeersituatie te krijgen voorafgaand aan het invoeren van de 'Schoolstraat'. De volledige enquêteresultaten zijn terug te vinden in bijlage.

**Kenmerken respondenten**
In totaal hebben 62 respondenten de enquête ingevuld. Van de respondenten behoort 72% tot de doelgroep 'ouder van leerling OBS de Burght'. Van de respondenten was 25% 'omwonenden' en 3% 'overige belanghebbende'. Leerlingen en het schoolpersoneel hebben niet gereageerd op de enquête.

*Vervoerswijze*
Uit de enquêteresultaten blijkt dat de meeste respondenten (64%) met de fiets naar OBS de Burght reizen. Lopend komt 34% van de respondenten naar school en 2% gebruikt de auto als vervoersmiddel. Geen van de respondenten maakt gebruik van het openbaar vervoer (zie Figuur 4.13).




*Figuur 4.13 Vervoerswijze respondenten*

**Ervaring verkeerssituatie**

Aan de respondenten is gevraagd om de verkeerssituatie rondom de schoolomgeving te beoordelen. Dit hebben zij gedaan voor de vervoerswijzen: lopen, fiets en auto. In het algemeen wordt de verkeerssituatie rondom OBS de Burght vaker als 'verkeersonveilig' ervaren dan als 'verkeersveilig'. Dit geldt voor alle 3 de vervoerswijzen.

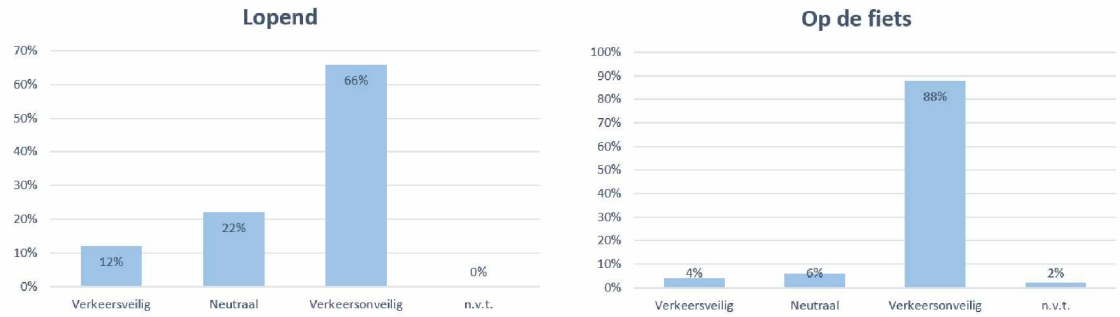
*Doelgroep ouders*

Ouders van leerlingen ervaren de verkeerssituatie vaker als 'verkeersonveilig'. Dit geldt voor alle vervoerswijzen, maar met name op de fiets (Figuur 4.14).



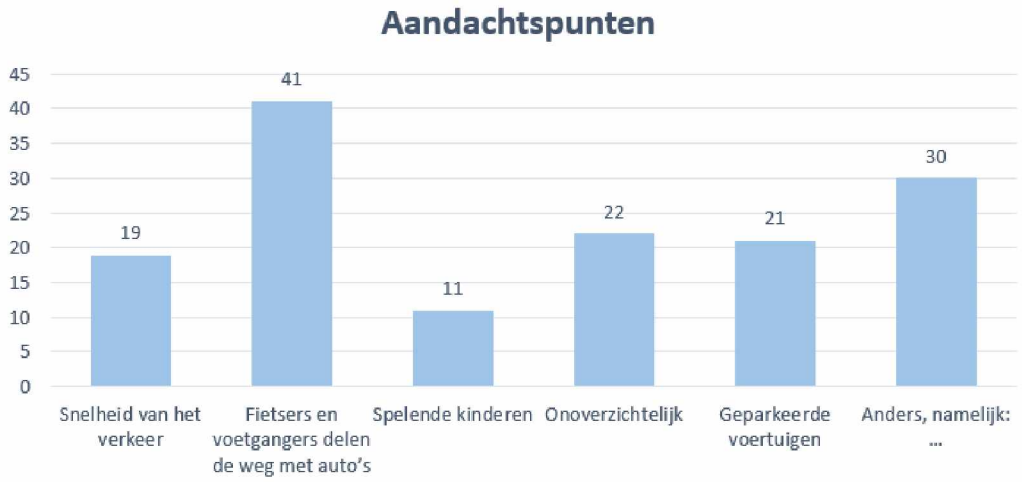

*Figuur 4.14 Beoordeling verkeersveiligheid ouders*

Aan ouders van de leerlingen van OBS de Burght is gevraagd om de verkeerssituatie voor hun kinderen te beoordelen. In Figuur 4.15 zijn de resultaten weergegeven. De verkeerssituatie rondom OBS de Burght wordt veel vaker als 'verkeersonveilig' ervaren dan als 'verkeersveilig'.




*Figuur 4.15 Resultaten ervaring verkeersveiligheid voor kinderen*

Het meest genoemde aandachtspunt onder respondenten was 'fietsers en voetgangers delen de weg met auto's', gevolgd door 'onoverzichtelijk', 'geparkeerde voertuigen' en 'snelheid van het verkeer' (zie Figuur 4.16). Overige benoemde aandachtspunt dat vaak is benoemd zijn 'Vrachtverkeer en (bestel)busjes in de straat'.



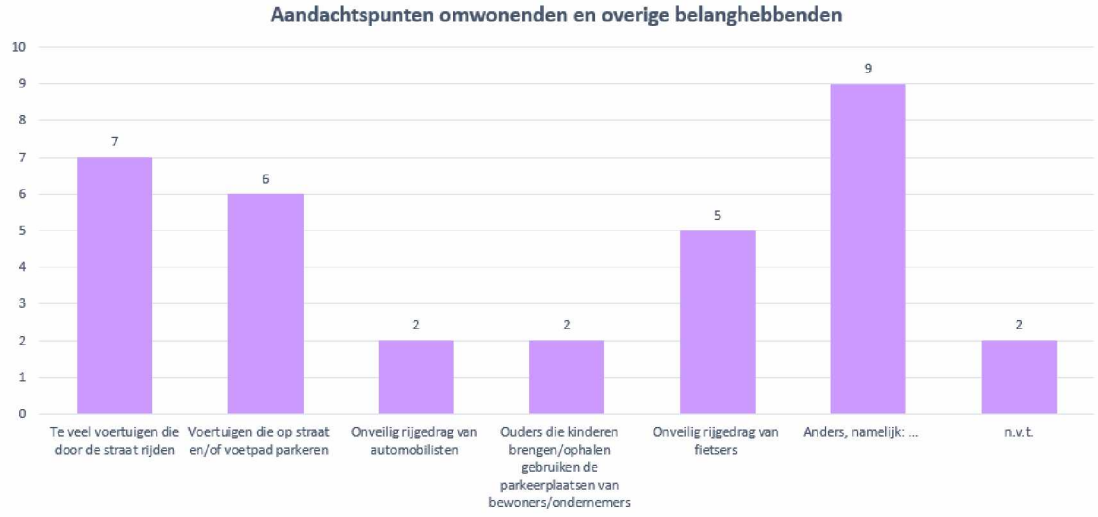

*Figuur 4.16 Overzicht aandachtspunten*

*Doelgroep omwonenden*
Omwonenden ervaren de verkeerssituatie rondom OBS de Burght vaker als 'verkeersveilig'. Voor alle vervoerswijzen ervaart een meerderheid van de omwonenden de schoolomgeving als verkeersveilig (Figuur 4.17).




*Figuur 4.17 Resultaten ervaring verkeersveiligheid omwonenden*

Omwonenden en overige belanghebbenden gaven aan dat 'te veel voertuigen die door de straat rijden' het grootste aandachtspunt is, gevolgd door 'voertuigen die op straat en/of de voetpad parkeren' (Figuur 4.18).




*Figuur 4.18 Overzicht aandachtspunten onder omwonenden en overige belanghebbenden*

**Verder meegegeven door de respondenten**

Aan de respondenten is gevraagd of zij verder nog wat willen meegeven met betrekking tot het verkeer rondom OBS de Burght. De meningen van de respondenten liepen erg uiteen. Sommige respondenten gaven aan dat het gedrag van ouders het probleem is. Zij blokkeren de weg en

parkeren hun (bak)fietsen fout. Hierdoor ontstaat er een chaotische situatie. Het invoeren van de 'Schoolstraat' vonden zij daarom een te ingrijpende maatregel. Enkele quotes:

- *"Het is een bende 's morgens. Dit komt omdat de fietsenrekken niet optimaal gebruikt worden en omdat ze niet schoon zijn. De school let zelf ook niet op. Het voetgangersgedeelte staat vol fietsen terwijl deze hekken ter bescherming dienen zodat kinderen de straat niet oplopen. Nu staan er hordes fietsen tegen deze hekken. De school en ook ouders en kinderen hebben hierin ook een taak."*
- *"Met een beetje goede wil lossen we dit wel op, maatregel nu veel te ingrijpend."*
- *"Er is niks mis. Er is amper verkeer. De gracht ligt al lam. Laat ons in godsnaam naar ons werk kunnen."*

Andere respondenten geven aan juist erg blij te zijn met het invoeren van de 'Schoolstraat' en zijn blij dat het probleem wordt aangepakt. Enkele quotes:

- *"Ik ben zeer te spreken over de pilot met de paaltjes. Geweldig dat de gemeente zich hiervoor inzet!"*
- *"We zijn heel blij dat er eindelijk echt iets lijkt te gebeuren om de situatie veiliger te maken, we lopen al ruim 10 jaar op De Burght rond en het was een dagelijkse bron was ergernis.*
- *"De pilot om de straten af te sluiten rond haal- en brengtijden is een fantastisch idee. Dit moet permanent worden!!"*

# 5 Opening 'Schoolstraat'

Op maandag 14 september 2020 is de pilot gestart. Tijdens de feestelijke opening van de 'Schoolstraat' is gekeken hoe ouders, leerlingen en omwonenden reageerden op de start van de pilot.

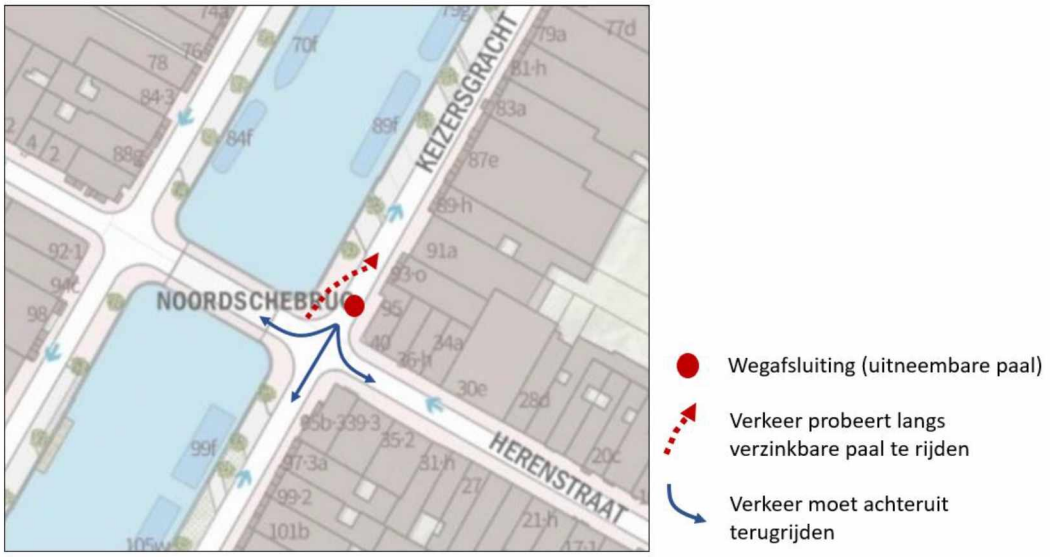


*Figuur 5.1 Opening Schoolstraat pilot door Micha Mos*

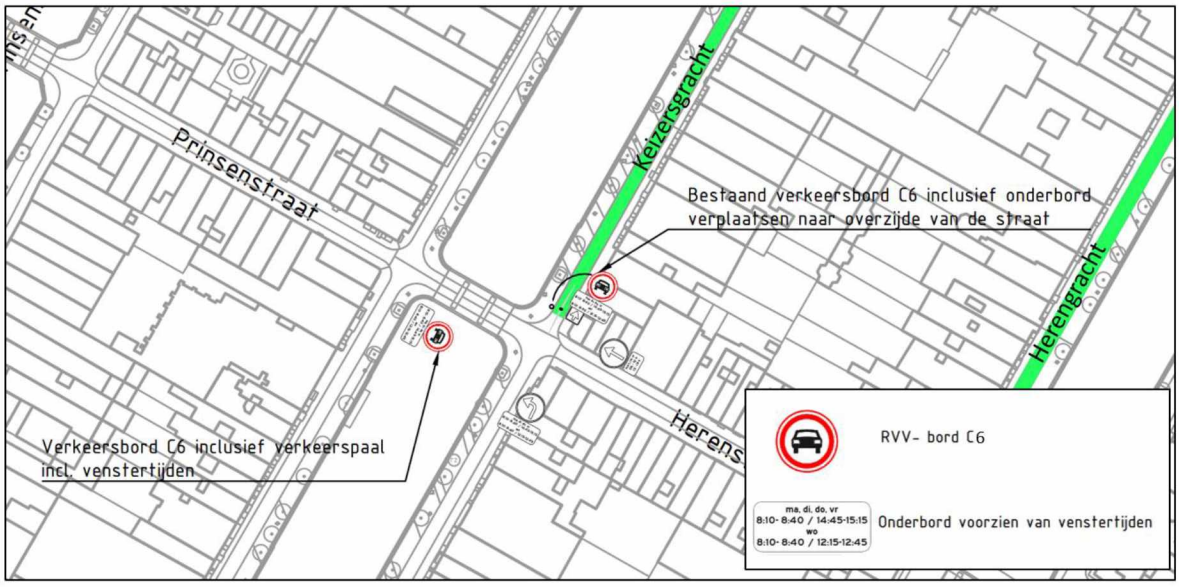
**Reacties ouders van leerlingen en omwonenden**
De reacties van de ouders van leerlingen waren erg positief. Zij gaven aan erg blij te zijn met het invoeren van de 'Schoolstraat', "op deze manier wordt het probleem 'eindelijk' aangepakt". De reactie van de omwonenden waren gemengd. Een vaak gehoorde uitspraak was dat zij de maatregel overdreven vonden ten opzichte van het 'probleem'. Omwonenden gaven aan dat de ouders zelf onderdeel zijn van het probleem. Hierbij werd met name geduid op fietsers die tegen het verkeer in rijden en (bak)fietsen die de weg blokkeren voor het overige verkeer. Tevens gaven enkele bewoners aan dat zij geen brief van de gemeente Amsterdam hebben ontvangen en hierdoor niet (goed) geïnformeerd waren over het invoeren van de 'Schoolstraat'.

**Reacties verkeersregelaars**
Tijdens de openingsweek van de 'Schoolstraat' zijn verkeersregelaars ingezet om het verkeer in goede banen te leiden en bestuurders erop te wijzen dat de Herengracht en Keizergracht (tijdelijk) afgesloten was. De verkeersregelaars zijn bevoegd om bestuurders aan te spreken als zij de afsluiting negeren. De eerste week van de pilot zorgden verkeersregelaars voor het plaatsen en weghalen van de paaltjes. Na de eerste week is deze taak overgenomen door de 'verkeersouders'. Verkeersouders zijn niet bevoegd om bestuurders aan te spreken.

Tijdens de opening van de 'Schoolstraat' werden de paaltjes door enkele bestuurders genegeerd. Dit gebeurde bij de afsluiting van de Keizersgracht. Bestuurders probeerde om het paaltje heen te rijden, waarbij ze werden aangesproken door de verkeersregelaar. Er ontstonden verkeersonveilige situaties doordat verkeer achteruit moest rijden wanneer zij erachter kwamen dat de Keizergracht was afgesloten. Beide situaties zijn weergegeven in Figuur 5.2. Om deze situaties te voorkomen zijn later twee extra verkeersborden geplaatst: één ten westen van het paaltje, waardoor de doorgang naar de Keizersgracht smaller is geworden en één aan de overzijde van de Keizergracht waarop vermeld staat dat de Keizersgracht tijdelijk afgesloten met venstertijden. Dit is weergegeven in Figuur 5.3.




*Figuur 5.2 Observatie tijdens de 'Schoolstraat' opening*




*Figuur 5.3 Extra geplaatste verkeersborden om doorgang Keizersgracht te voorkomen*

# 6 Effect nieuwe situatie (1-meting)

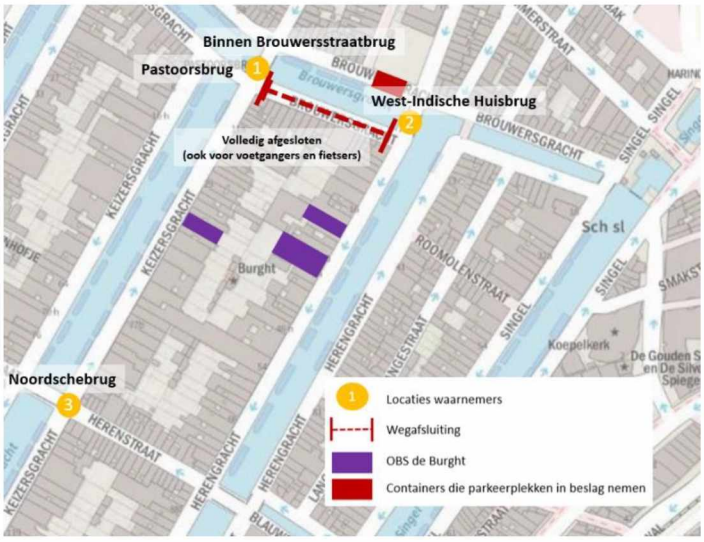
Enkele dagen na het invoeren van de 'Schoolstraat' en daarmee het afsluiten van de Keizersgracht en Herengracht zijn de eerste effecten op de verkeerssituatie rondom OBS de Burght in beeld gebracht (1-meting). Doel van de 1-meting is om te onderzoeken hoe mensen reageren op de nieuwe situatie. In dit hoofdstuk worden de resultaten van de 1-meting beschreven.

In de 1-meting zijn veranderingen in het verkeersgedrag geconstateerd.
- Verkeerstellingen laten lagere verkeersintensiteiten zien ten opzichte van de 0-meting. Ook op de omleidingsroutes was het rustiger. Werkzaamheden op de grachten hebben hier mogelijk invloed op gehad.
- De doorstroming in de ochtend was goed. Ook in de middag stroomde het verkeer goed door in tegenstelling tot de 0-meting.
- De waarnemingen laten een chaotisch verkeersbeeld zien. Op de bruggen en bij de paaltjes (afsluiting 'Schoolstraat') ontstonden opstoppingen doordat ouders hier parkeerden of wachtten, en werkbusjes hier parkeerden. Ook was zichtbaar dat veel bestuurders moesten wennen aan de afsluiting. Zij waren zich er niet van bewust dat de Keizersgracht en Herengracht een tijdelijke afsluiting hadden.
- Ouders maken gebruik van de extra ruimte op straat. Er wordt meer gebruik gemaakt van de beschikbare ruimte door hier de (bak)fiets te parkeren of te blijven staan praten.
- Het weghalen van de paaltjes gebeurde tijdens de 1-meting (te) laat.

## 6.1 Algemeen

De 1-meting heeft plaatsgevonden op woensdag 23 september 2020. Het was een droge en zonnige dag. Tijdens de 1-meting vonden er werkzaamheden plaats aan de Brouwersgracht. Hierdoor was de straat grotendeels afgesloten voor al het verkeer, zie Figuur 6.1. Dit deel van de Brouwersgracht is op dit moment sowieso afgesloten voor gemotoriseerd verkeer in verband een verzakking van de kademuur. Op de Brouwersgracht stonden enkele containers op parkeerplaatsen.

Tijdens de 1-meting hebben 3 waarnemers op 3 locaties geobserveerd (zie Figuur 6.1).




*Figuur 6.1 Locaties waarnemers 1-meting en wegafsluiting Brouwersgracht*

## 6.2 Schoolopening

**Doorstroming**
In Figuur 6.2 zijn de resultaten van de verkeerstellingen weergegeven. In de gele kaders is het verschil ten opzichte van de 0-meting weergeven. De meting heeft plaatsgevonden in week 40.

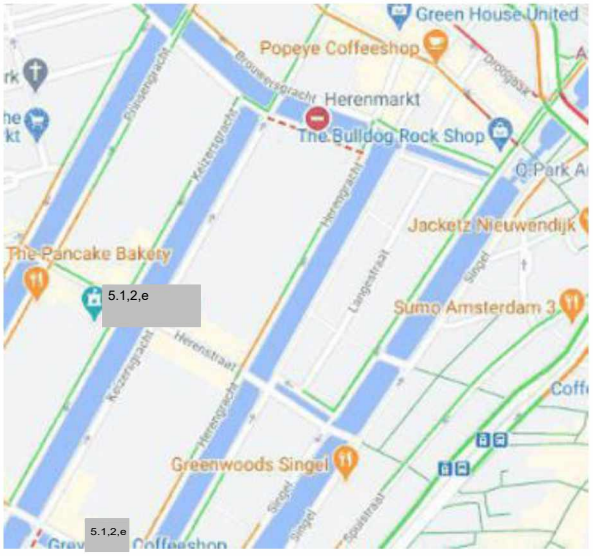
Zichtbaar in Figuur 6.2 is dat de hoeveelheid verkeer op de Keizersgracht en Herengracht is afgenomen na het invoeren van de 'Schoolstraat'. Dit zijn logische waarden aangezien beide grachten tijdens de 'Schoolstraat' periode worden afgesloten, er kunnen dan enkel nog motorvoertuigen de straat uitrijden.
Percentueel gezien zijn de verschillen groot, in absolute zin zijn de verschillen zeer klein (40 Keizersgracht (Oost) (40 mvt = -74%), Herengracht (andere ingangen tot de school -12 mvt = -52%).



*Figuur 6.2 Verkeerstellingen tijdens 1-meting*

Naast een afnamen van de gemiddelde intensiteit Keizergracht (oostkant) en Herengracht, zijn ook de gemiddeld gemeten snelheden afgenomen. Dit is een algemeen beeld op alle tellocaties. Voor de school (Keizersgracht (oostkant)) en Herengracht was de afname van de gemiddeld gemeten snelheid respectievelijk 8 en 9 km/h.

In Figuur 6.3 is de doorstroming tijdens de 1-meting weergegeven. In deze afbeelding is te zien dat de Brouwersgracht is afgesloten. De doorstroming op de Keizersgracht en Herengracht is goed, ook op de omliggende wegen is geen doorstromingshinder zichtbaar.



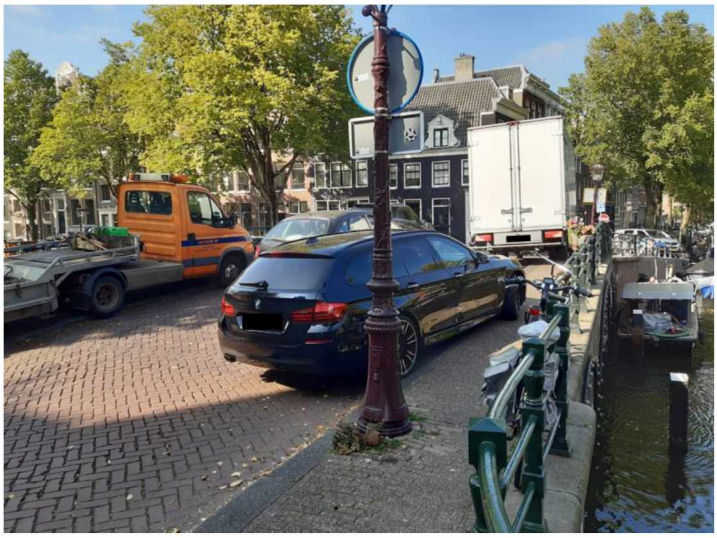
*Figuur 6.3 Gemiddelde doorstroming tijdens 1-meting (8:00 - 9:00)*

**Verkeersveiligheid (Observaties)**
*Locatie 1: Keizersgracht – Brouwersgracht*
Tijdens de 'Schoolstraat' reden 3 motorvoertuigen de Keizersgracht uit. Dit waren motorvoertuigen die al op de Keizersgracht geparkeerd stonden voordat de Keizersgracht werd afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De situatie op de bruggen was chaotisch. Dit werd

veroorzaakt door geparkeerde voertuigen op de bruggen, die de manoeuvreerruimte voor het overige verkeer beperkten (zie Figuur 6.4).

*Pastoorsbrug*
Drie ouders/verzorgers parkeerden hun auto op de brug om vervolgens hun kinderen naar school te brengen. Tevens stonden gedurende de afsluiting 3 bestelbussen, waarvan twee met aanhangwagen, geparkeerd op de brug.

*Binnen Brouwersstraat*
Hier stonden 3 motorvoertuigen geparkeerd op de brug, waarvan 1 werkvoertuig en 1 ouder/verzorger die haar/zijn kind naar school bracht. Tevens heeft 1 ouder/verzorger haar/zijn kind afgezet bij de brug en is vervolgens doorgereden.



*Figuur 6.4 Geparkeerde voertuigen op de Pastoorsbrug*

*Locatie 2: West-Indische Huisbrug*
Een busje (laden/lossen, (zie Figuur 6.6)) en twee auto's hebben stilgestaan op de brug: een ouder parkeerde met knipperlichten liep mee tot de school, een automobilist wachtte op de brug tot zijn/haar kind de school binnen was. In tegenstelling tot de 0-meting reden nu geen motorvoertuigen tegen de richting op de Brouwersgracht. Verkeersouders droegen geen hesje bij het plaatsen van de paaltjes.

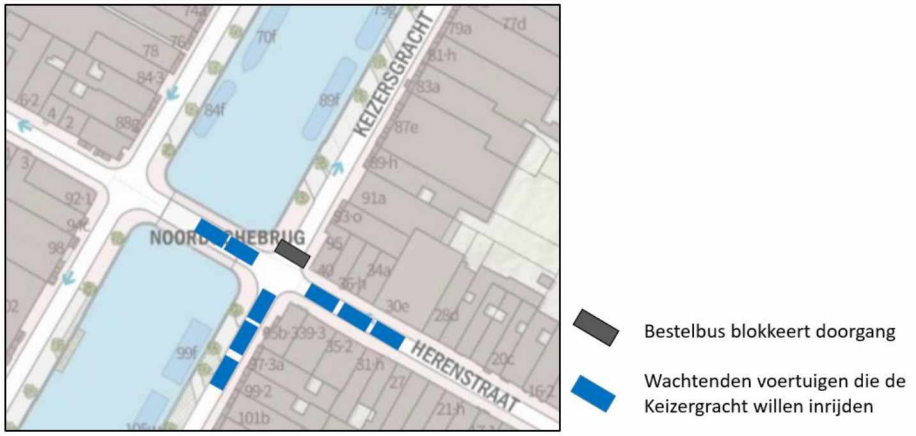
Veel ouders bleven voor de schoolingangen staan (op de stoep en op de weg) tot dat hun kinderen binnen waren. Rond 08:25 uur werd het drukker rondom de schoolingangen en was te zien dat de Herengracht geblokkeerd werd door ouders en (bak)fietsen. Na 08:30 uur nam de drukte voor de school af. De Herengracht werd toen niet meer geblokkeerd door ouders en (bak)fietsen. Er stonden nog wel ouders op de weg, maar het overige verkeer kon hier omheen. Na 08:40 uur stonden er nog steeds enkele ouders met (bak)fietsen.

*Locatie 3: Kruising Keizersgracht – Herenstraat*
Een geparkeerd busje op de Keizersgracht (op dat moment 'Schoolstraat') blokkeerde circa 5 minuten de doorgang voor fietsers. Later stonden ouders en kinderen over de hele breedte van de Keizersgracht te wachten voor de schoolingang.

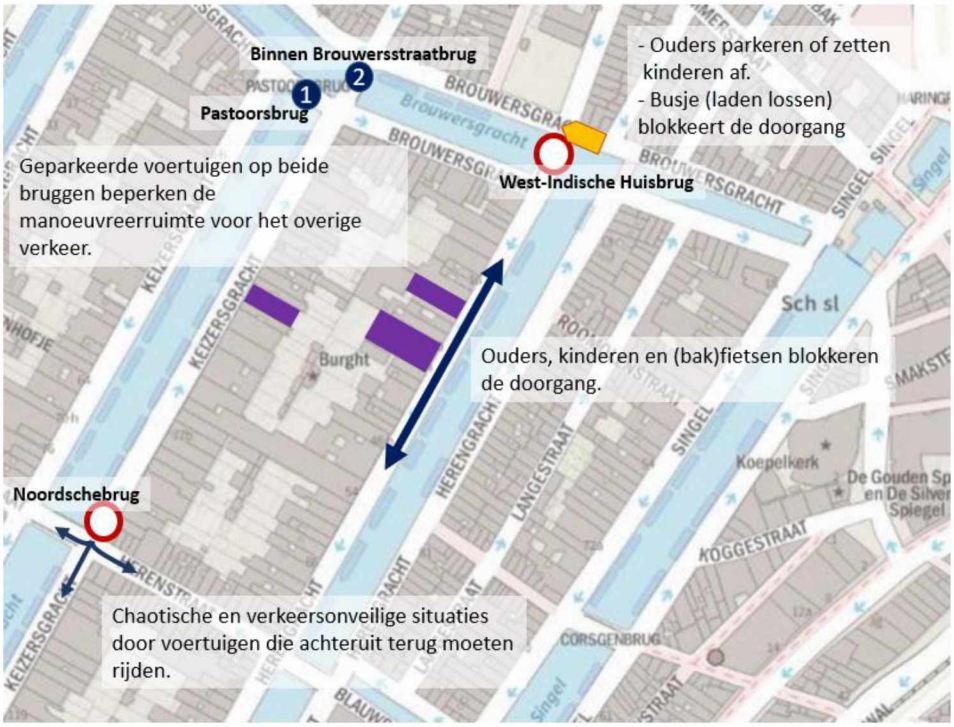
Net als bij de opening van de 'Schoolstraat' waren tijdens de 1-meting enkele bestuurders niet bewust van het (tijdelijk) afsluiten van de Keizersgracht. Hierdoor moesten zij achteruit terugrijden en keren, wat leidde tot chaotische en verkeersonveilige situaties op de Herenstraat. Ook probeerden enkele bestuurders langs het paaltje en de bloembakken te rijden. Dit zorgde ook voor chaotische en verkeersonveilige situaties (zie Figuur 6.6). Op de Noordschebrug was het verkeersonveilig door geparkeerd voertuigen achteruitrijdende auto's.

Om 08:35 uur wilde een bestelbus de Keizersgracht (op dat moment 'Schoolstraat') inrijden. De bestuurder parkeerde het bestelbusje over de volledige breedte voor de afsluiting van straat.

Hierdoor moesten fietsers uitwijken via het voetpad, wat voor veel irritatie zorgde. Om 08:40 uur werd het paaltje verwijderd. Er ontstond een ontstopping nadat 8 motorvoertuigen de Keizersgracht in wilden, wat niet mogelijk was door het geparkeerde bestelbusje (zie schematische weergave in Figuur 6.5).




*Figuur 6.5 Opstopping voor Keizersgracht om 08:40 uur*



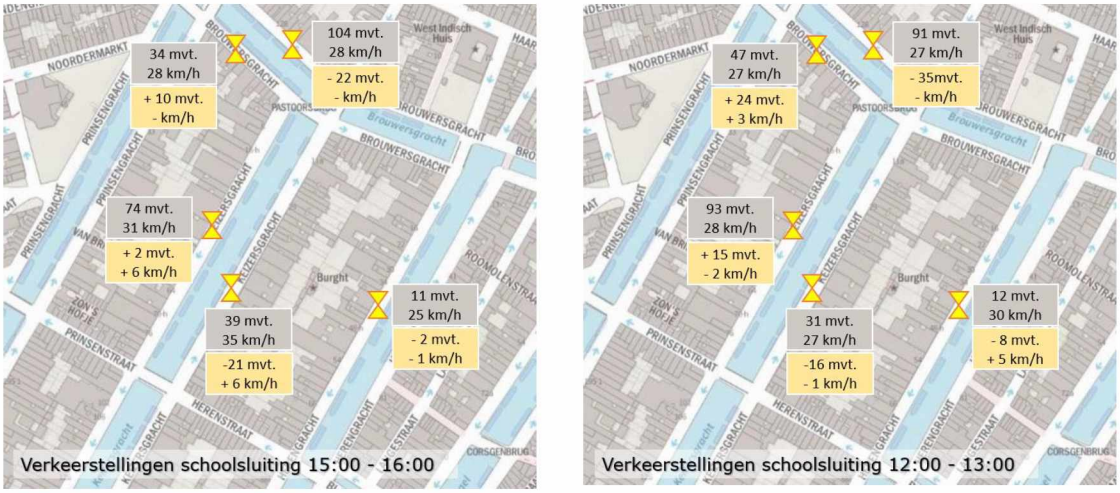

*Figuur 6.6 Resultaten observatie 1-meting schoolopening*

## 6.3 Schoolsluiting

**Doorstroming**
Ook voor de middag geldt dat in absolute zin het aantal getelde motorvoertuigen niet hoog is. Er is een afname zichtbaar ten opzichte van de 0-meting.

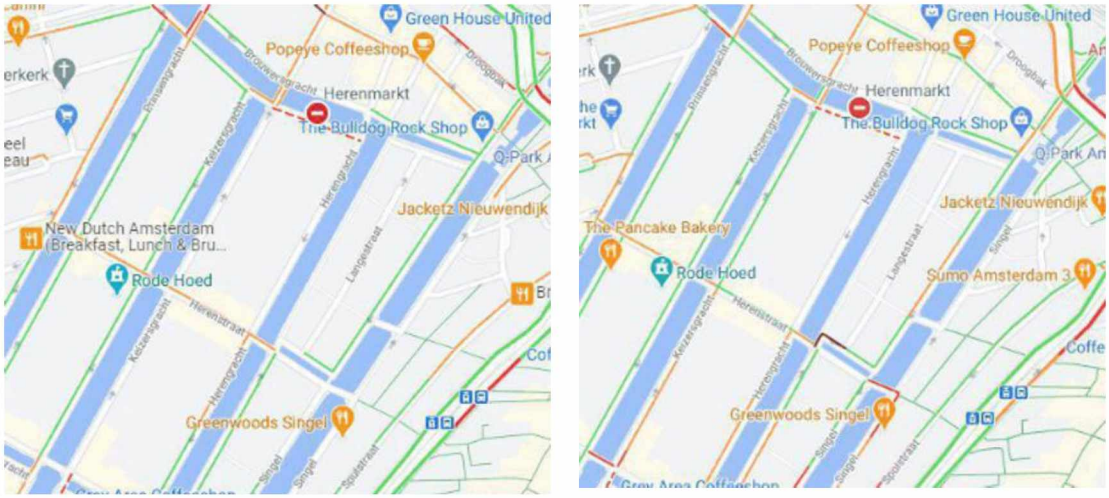
De gemiddelde snelheid was zowel aan de westkant als aan de oostkant van de Keizersgracht met 6 km/h hoger dan tijdens de 0-meting en komt net boven de 30 km/h uit. De gemiddelde snelheid op de overige wegen is gelijk gebleven ten opzichte van de 0-meting.

Deze omrijdroute Brouwersgracht – Keizersgracht (west) wordt op de woensdag meer gebruikt ten opzichte van de 0-meting. Zie Figuur 6.7.




*Figuur 6.7 Resultaten 1-meting intensiteiten en snelheden (week 40)*

In Figuur 6.8 zijn twee afbeeldingen te zien van de gemiddelde doorstroming in de middag. In de middag is er in het algemeen sprake van een goede doorstroming op het wegennet rondom OBS de Burght. Enkel op de Herenstraat is op sommige momenten een slechtere doorstroming zichtbaar. Dit komt overeen met de observaties.




*Figuur 6.8 Doorstroming tijdens 1-meting (14:00 – 15:00) en (12:00 – 13:00)*

**Verkeersveiligheid (Observaties)**

*Locatie 1: Keizersgracht – Brouwersgracht*

In het algemeen is het kruispunt Keizersgracht – Brouwersgracht minder chaotisch dan tijdens de 0-meting.

*Pastoorsbrug*

Tijdens de 1-meing hebben in totaal 5 ouders/verzorgers hun auto op de brug geparkeerd om vervolgens hun kind(eren) op te wachten bij de ingangen van de school. Tevens stond tijdens de schoolsluiting een bestelbus met aanhangwagen geparkeerd op de brug en een vrachtbusje om te laden en lossen.

*Binnen Brouwersstraat*

Gedurende de 1-meting stonden 2 bestelbusjes geparkeerd aan de westzijde van de brug. Waardoor de manoeuvreerruimte voor het overige verkeer wordt beperkt.



*Figuur 6.9 Drukte voor de schoolingang*

*Locatie 2: West-Indische Huisbrug*

De afsluiting van de Herengracht wordt door een automobilist genegeerd. Met een kleine auto bleek het mogelijk tussen de paaltjes door de Herengracht op te rijden (zie Figuur 6.10). Tijdens de 1-meting werd de Brouwersgracht 3 keer kort geblokkeerd door stilstaande motorvoertuigen: een automobilist vroeg of de paaltjes 'even weggehaald kunnen worden', een automobilist die stopte om gebruik te maken van het urinoir en een vuilniswagen die vuilnis ophaalde.

Rond 12:05 uur stonden er ouders voor de ingangen van de school te wachten. Rond 12:15 uur werd het drukker. Ouders wachten zowel op het voetpad als op de weg (met (bak)fietsen). Rond 12:30 uur stonden ouders en kinderen over de volledige breedte van de weg (Herengracht) en werd de doorgang voor het overige verkeer geblokkeerd (zie Figuur 6.10). Rond 12:35 uur ontstond er een stroom voetgangers en fietsers vanaf de school richting de West-Indische Huisbrug. Een auto die al geparkeerd stond op de Herengracht wilde wegrijden, wat niet gemakkelijk ging in combinatie met de drukte op de straat. De paaltjes werden na 12:50 uur weggehaald. Dit is 5 minuten later dan afgesproken.

*Locatie 3: Kruising Keizersgracht – Herenstraat*

Tijdens de 1-meting reden 2 scooters met hoge snelheid door de Keizersgracht. Fietsers merkten het paaltje relatief laat op. De weg voor de ingang van de school (Keizersgracht) werd grotendeels bezet door wachtende ouders en hun kinderen.

Een auto reed tegen het verkeer in de Herenstraat in, nadat de bestuurder erachter kwam dat de Keizersgracht was afgesloten. Daarnaast reed er ook een vrachtwagen via de Noordschebrug tegen het verkeer in de Herenstraat in. De situatie op de Noordschebrug was wederom chaotisch. Geparkeerde voertuigen op de Noordschebrug zorgden voor een smalle doorgang van het overige verkeer.

Het paaltje werd om 12:52 uur (7 minuten te laat) weggehaald. Dit tot grote ergernis van enkele automobilisten.




*Figuur 6.10 Resultaten observatie 1-meting schoolsluiting*

# 7 Effect na gewenningsperiode (2-meting)

Zes weken nadat de 'Schoolstraat' pilot is gestart, heeft de 2-meting plaats gevonden. Dit gebeurde op dezelfde manier als de 0- en 1-meting. Het doel van de 2-meting is om te onderzoeken of er een gedragsverandering is ontstaan onder de weggebruikers rondom de ingangen van OBS De Burght. De resultaten van de 2-meting worden in dit hoofdstuk toegelicht.

In de 2-meting zijn veranderingen in het verkeersgedrag geconstateerd.

- Verkeerstellingen laten lagere verkeersintensiteiten zien ten opzichte van de 0-meting en 1-meting. Ook op de omleidingsroutes was het rustiger, veroorzaakt door werkzaamheden op de Keizersgracht.
- De doorstroming in de ochtend was redelijk tot goed. Op de Herengracht was het in de ochtend iets minder. Ook in de middag stroomde het verkeer goed door in tegenstelling tot de 0-meting.
- De waarnemingen laten een chaotisch verkeersbeeld zien. Op de bruggen en bij de paaltjes (afsluiting 'Schoolstraat') ontstonden opstoppingen doordat ouders hier parkeerden of wachtten, en werkbusjes hier parkeerden.
- Dit werd versterkt door een nieuwe omleidingsroute die door de 'Schoolstraat' liep.
- Weggebruikers zoeken naar mogelijkheden om de afsluiting te omzeilen. Dit leidde tot irritatie en het blokkeren van de doorgang voor fietsers en voetgangers.
- Er zijn enkele (bijna) incidenten waargenomen en gehoord. Een vrachtauto heeft op zeer onveilige wijze de Herengracht in- en uitgereden waarbij ouders in gevaar zijn gebracht.
- Ouders maken gebruik van de extra ruimte op straat. Er wordt meer gebruik gemaakt van de beschikbare ruimte door hier de (bak)fiets te parkeren of te blijven staan praten.
- Het afsluiten van de straten is niet 'waterdicht'. Dit leidt regelmatig tot (een gevoel van) verkeersonveiligheid.
- Het weghalen van de paaltjes was tijdens de 1-meting (te) laat.
- Het invoeren van de 'Schoolstraat' leidt met name bij omwonenden tot grote frustratie. Zij zijn van mening dat er te veel straten in de omgeving zijn afgesloten en dat het gedrag van ouders het grootste probleem is.
- Een ander deel van de respondenten reageert juist positief op het invoeren van de 'Schoolstraat'. Zij vinden dat de verkeerssituatie rondom OBS de Burght een stuk veiliger is geworden. Dit zijn met name ouders van leerlingen van OBS de Burght.

## 7.1 Algemeen

De 2-meting heeft plaatsgevonden op woensdag 4 november 2020. Het was een droge en zonnige dag met een temperatuur van circa 11 °C. Tijdens de 2-meting vonden er werkzaamheden plaats aan de Keizersgracht. Hierdoor was de straat gedeeltelijk afgesloten, zie Figuur 7.1. Vanwege de werkzaamheden waren omleidingsroutes ingesteld. De omleidingsroutes waren middels bebording aangegeven. Het verkeer richting het zuiden werd via de Herengracht (westkant) geleid. Het overige verkeer werd omgeleid via de Brouwersgracht (noordkant). Bij het instellen van de omleidingsroute is echter geen rekening gehouden met de 'Schoolstraat' en

hiermee het afsluiten van de Herengracht (westkant). De omleidingsroute via de Herengracht (westkant) was hierdoor niet mogelijk.

De containers die bij de 1-meting op de Brouwersgracht stonden, stonden er bij de 2-meting niet meer. Hierdoor was er meer parkeergelegenheid op de Brouwersgracht.

Tijdens de 2-meting hebben 3 waarnemers op 3 locaties geobserveerd (zie Figuur 7.1).




*Figuur 7.1 Locaties waarnemers 2-meting en wegafsluiting Keizersgracht*

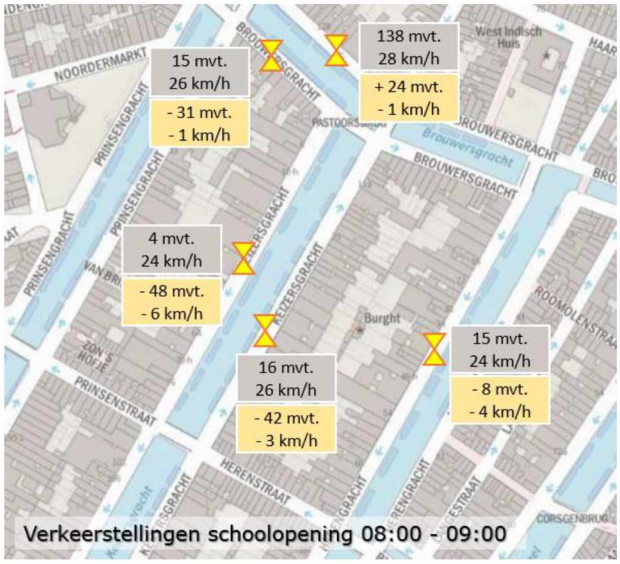
## 7.2 Schoolopening

**Doorstroming**
In Figuur 7.6 zijn de resultaten van de verkeerstellingen weergegeven. De meting heeft plaatsgevonden in week 45.

De verkeersintensiteit op de Keizersgracht (beide zijden) waren vergeleken met de 0-meting lager. Aan de westzijde waren werkzaamheden tijdens de 2-meting. Bij de school (oostzijde Keizersgracht) is het effect van de 'Schoolstraat' duidelijk zichtbaar. De verkeersintensiteiten op de omliggende wegen blijven laag.

De gemiddelde gemeten snelheden zijn marginaal lager dan tijdens de 0-meting. De snelheden blijven op alle wegen onder de maximale toegestane snelheid van 30 km/h.

In de ochtend was de doorstroming op de Keizersgracht goed. Op de Herengracht en de Pastoorsbrug was de doorstroming slechter, ook op de Brouwersgracht (noord) stroomde het verkeer minder goed door (zie Figuur 7.3).




*Figuur 7.2 Verkeerstellingen 2-meting (schoolopening)*

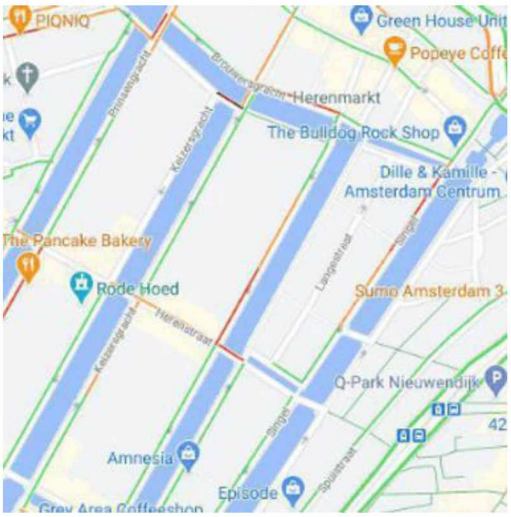
**Verkeersveiligheid (Observaties)**
*Locatie 1: Keizersgracht – Brouwersgracht*

Tijdens de 2-meting viel op dat fietsers vanuit de noordelijke richting (Binnen Brouwersgracht) zelden voorrang verleenden aan het fietsverkeer van rechts. De hoge rijsnelheid van de fietsers

vanwege de helling van de brug speelt hierbij een rol. Tevens viel op dat er met name werkvoertuigen geparkeerd stonden op beide bruggen.

*Pastoorsbrug*
Aan het begin van de 2-meting (08:10 uur) stonden er 2 werkvoertuigen geparkeerd op de brug. Rond 08:15 vertrok één van de werkvoertuigen. Rond 08:30 werden weer 2 werkvoertuigen geparkeerd op de brug. De geparkeerde werkvoertuigen leidden tot een onoverzichtelijke situatie op de brug.

*Binnen Brouwersstraat*
Aan het begin van de 2-meting (08:10 uur) stonden er 2 werkvoertuigen geparkeerd op de brug. Gedurende de 2-meting parkeerde een ouder/verzorger haar/zijn auto op de burg en liep vervolgens met haar/zijn kind naar de ingang van de school aan de Keizersgracht. Circa 5 minuten later kwam de ouder/verzorger terug. De auto werd op het kruispunt gekeerd wat leidt tot een chaotische verkeerssituatie.



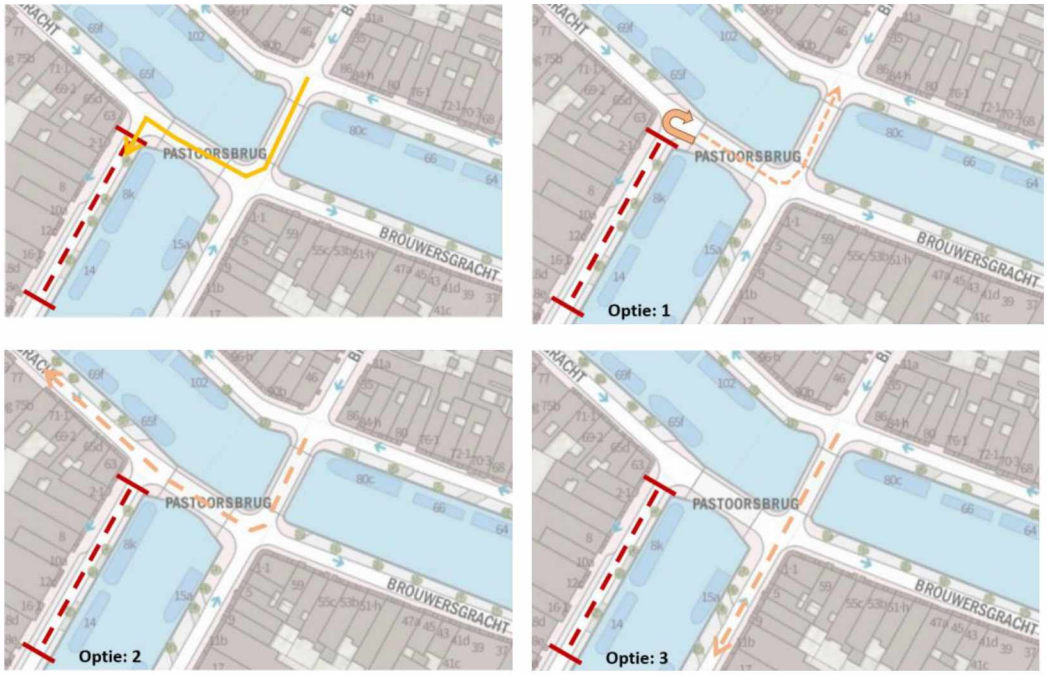
*Figuur 7.3 Doorstroming tijdens 2-meting ochtend (08:00 – 09:00 uur)*

*Keizersgracht (westzijde)*
Zoals beschreven in paragraaf 7.1 was tijdens de 2-meting een gedeelte van de Keizersgracht (westkant) vanwege werkzaamheden afgesloten. De ingestelde omleidingsroutes hielden geen rekening met het inrijverbod ('Schoolstraat') op de Herengracht. Hierdoor was de omleidingsroute tijdens de 'Schoolstraat' niet mogelijk is.

Ondanks de bebording reed veel verkeer vanuit de noordelijke kruispunttak in eerste instantie richting de Keizersgracht (westkant). Toen bestuurders eenmaal doorhadden dat de Keizersgracht was afgesloten, hadden zij 3 opties:

1. Terug naar de noordelijke tak door te keren op het kruispunt Keizersgracht (oostkant) – Brouwersgracht of achteruit rijden;
2. Spookrijden door de Brouwersgracht;
3. Spookrijden door Keizersgracht (oostkant)

In Figuur 7.4 is linksboven aangegeven hoe het verkeer in eerste instantie wilde rijden. De overige afbeeldingen geven optie 1, 2 en 3 weer. De meeste voertuigen kozen voor optie 2. Dit in combinatie met het overige verkeer op de grachten leidden tot chaotische verkeerssituaties.




*Figuur 7.4 Afsluiting Keizersgracht opties*

*Locatie 2: West-Indische Huisbrug*
In het algemeen was de verkeerssituatie een stuk rustiger dan de 0-meting en 1-meting. Er was op deze dag geen grote stroom aan fietsers.

Tijdens de 2-meting is de waarnemer enkele malen aangesproken over een situatie die dag ervoor heeft plaatsgevonden gedurende de schoolopening. Een grote vrachtwagen is met hoge snelheid tegen het verkeer in de Herengracht in gereden om een container te wisselen die aan het einde van de straat stond. Ouders hebben de chauffeur aangesproken. De chauffeur raakte geïrriteerd, waarop hij extra gas gaf en naar verluid bijna enkele ouders aan heeft gereden. Vervolgens moest de chauffeur achteruit terugrijden. Dit gebeurde opnieuw met een hoge snelheid, wat leidde tot een verkeersonveilige situatie, zie Figuur 7.5.

De paaltjes werden om 08:13 uur geplaatst door de verkeersouder met een hesje. Dit ging vrij moeizaam, het plaatsen van het paaltje bleek lastig te zijn. Auto's konden hierdoor de Herengracht nog inrijden, wat ook een ouder doet. Om 08:20 uur mogen de kinderen naar binnen en wordt de weg geblokkeerd door ouders, kinderen en (bak)fietsen. Rond 08:30 uur is het rustig voor de school. Er zijn nog enkele ouders die blijven hangen, maar zij blokkeren de weg niet.

De containers die tijdens de 1-meting op de parkeerplaatsen stonden, zijn weggehaald. Hierdoor was er meer parkeergelegenheid dan tijdens de 1-meting, waar ook gebruik van werd gemaakt. Tijdens de 2-meting reed een bestelbusje tegen het verkeer de Herengracht in. Vervolgens reed het busje langs de paaltjes de Herengracht weer uit (zie Figuur 7.5).

Rond 08:35 uur (5 minuten te laat) werden de paaltjes weggehaald. De verkeersouder droeg geen hesje tijdens het weghalen van de paaltjes.

*Locatie 3: Kruising Keizersgracht – Herenstraat*
In het algemeen was de verkeerssituatie rustiger dan de voorgaande metingen. De paaltjes voor de 'Schoolstraat' werden pas om 08:27 uur geplaatst (ruim 15 minuten te laat). Hierdoor bleven motorvoertuigen gebruik maken van de Keizersgracht. Twee bestelbussen reden met hoge snelheid de Keizersgracht in. Slechts enkele voertuigen twijfelen en besloten via de Noordschebrug te rijden. Fietsers leken verbaasd over de aanwezigheid van auto's in de straat.

De verkeersouder die verantwoordelijk was gaf aan dat zij in de war was met geplande werkzaamheden. Hierdoor dacht zij dat het paaltje deze dag niet geplaatst moest worden. Het paaltje is vervolgens door een andere ouder in het wegdek geplaatst. Om 08:34 uur werd het paaltje weggehaald (5 minuten voor tijd). De verkeersouder gaf aan dat dit gedaan is omdat er geen kinderen meer op straat waren. Het plaatsen van paaltje benoemde de verkeersouder als lastig, bij het verwijderen van de paatjes was vaak het gevoel opgejaagd te worden door ongeduldige autobestuurders.

Tijdens de schoolopening werd de volledige weg voor de ingang van de school bezet door ouders en kinderen.



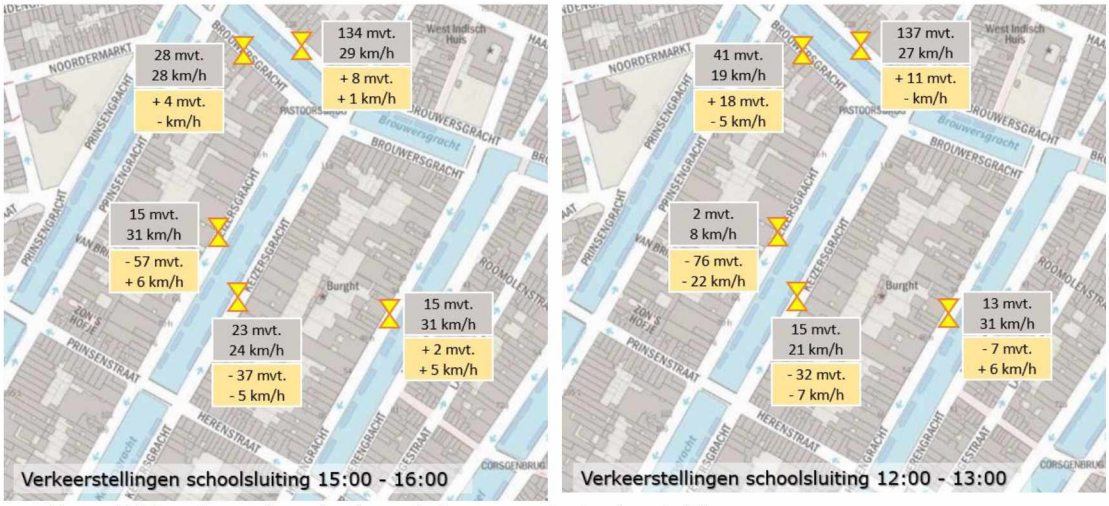
*Figuur 7.5 Resultaten observatie 2-meting schoolopening*

## 7.3 Schoolsluiting

**Doorstroming**
Op de Keizergracht is in de middag een lagere gemiddelde gemeten intensiteit van motorvoertuigen te zien (zie Figuur 7.6). De werkzaamheden op de Keizersgracht spelen hierbij een belangrijke rol, naast het invoeren van de 'Schoolstraat'.

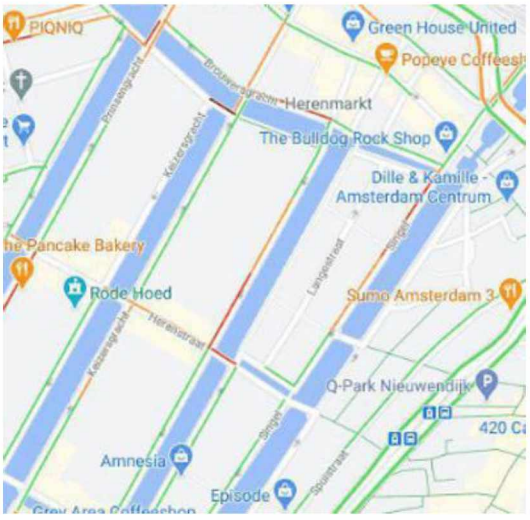
De gemeten gemiddelde snelheden is iets hoger ten opzichte van de 0-meting (Keizersgracht (westkant) en Herengracht (westkant)). Op de Keizersgracht (oost) nabij de schoolingang is de gemiddelde snelheid lager.

De afname van de gemiddelde snelheid op de Keizersgracht (westkant) kan worden verklaard door de wegwerkzaamheden die tijdens de 2-meting plaatsvonden. Deze omleidingsroute was niet beschikbaar tijdens de 2-meting.



*Figuur 7.6 Resultaten 2-meting intensiteiten en snelheden (week 45)*

In Figuur 7.7 is de doorstroming op in de middag weergegeven. Het beeld is vergelijkbaar met de ochtend: op de Herengracht is de doorstroming minder en bij de Pastoorsbrug is een slechte doorstroming zichtbaar. Ook op de Brouwersgracht (noordzijde) is de doorstroming niet goed. De omleidingsroutes kunnen niet worden gebruik.



*Figuur 7.7 Doorstroming tijdens 2-meting middag (15:00 – 16:00 uur)*

**Verkeersveiligheid (Observaties)**
*Locatie 1: Keizersgracht – Brouwersgracht*

Tijdens de observatie reed een auto tegen de rijrichting in de Keizersgracht op en parkeerde vervolgens ter hoogte van de ingang van OBS De Burght. Ook stonden er weer voertuigen geparkeerd op de bruggen.

*Pastoorsbrug*
In totaal parkeerden 2 auto's op de brug. Waarvan 1 een ouder/verzorger die haar/zijn kind gaat ophalen. Dit duurde circa 10 minuten.

*Binnen Brouwersstraat*
Gedurende de 2-meting stonden 3 werkvoertuigen geparkeerd op de brug. Daarnaast was er een automobilist die op de burg wachtte tot de Brouwersgracht vrij was van verkeer, zodat tegen het verkeer in de Brouwersgracht ingereden kon worden.

Door de afzetting van de Keizersgracht (west) was ook in de middag zoekverkeer zichtbaar. De meeste voertuigen kozen net als tijdens de ochtendobservatie voor optie 2 (spookrijden Brouwersgracht). Het keren (optie 1) in combinatie met het overige verkeer leidde tot chaotische verkeerssituaties. Eén bestelbusje koos ervoor tegen het verkeer in de Keizergracht (oostkant) in te rijden. Dit leidde tot ophef bij het kruispunt Keizergracht – Herenstraat (zie Figuur 7.9).

*Locatie 2: West-Indische Huisbrug*
De verkeersituatie rond om OBS de Burght was rustiger dan tijdens de 0-meting en 1-meting. De paaltjes werden om 12:19 uur (circa 5 minuten te laat) geplaatst. De verkeersouder droeg hierbij geen hesje. Tijdens de 2-meting reed een auto tussen de paaltjes door de Herengracht op en parkeerde vervolgens aan de Herengracht (zie Figuur 7.9). Eén ouder/verzorger heeft tijdens de 2-meting de auto stilgezet voor de paaltjes om een kind op te halen.

Rond 12:20 uur stonden ouders/verzorgers voor de ingangen van de school te wachten en blokkeerden hiermee de weg (Herengracht). Rond 12:20 uur kwamen de jongste kinderen al naar buiten. Het drukste moment was rond 12:30 uur wanneer de school daadwerkelijk uit ging. Hierna was ook een stroom voetgangers en fietsers te zien vanaf de school richting de Brouwersgracht. Rond 12:45 uur is de drukte voorbij. Enkele ouders/verzorgers en kinderen blijven hangen, maar blokkeren de weg niet (meer).

De paaltjes werden rond 12:50 uur (circa 5 minuten te laat) weggehaald.

*Locatie 3: Kruising Keizersgracht – Herenstraat*
Tijdens de 2-meting viel op dat bakfietsen soms moeite hebben met de paaltje te passeren. Het C2-verkeersbord lijkt op een slecht zichtbare plek te staan, waardoor motorvoertuigen deze niet altijd (tijdig) zien. In het algemeen oogt de verkeerssituatie een stuk rustiger dan bij 0- en 1-meting.



*Figuur 7.8 C2 verkeersbord*

Het paaltje werd op tijd geplaatst. De verkeersouder droeg hierbij geen hesje en leek moeite te hebben met het plaatsen van het paaltje. Na het plaatsen van het paaltje (rond 12:25 uur) reed een bestelbusje tegen het verkeer in de Keizergracht op. Het busje moest vervolgens stoppen voor de paaltjes (zie Figuur 7.9). De bestuurder gaf aan dat hij niet wist dat hij tegen de rijrichting in gereden was vanwege een afgedekt verkeersbord (bleek achteraf niet waar te zijn) en vroeg of het paaltje weggehaald kon worden. Voetgangers en fietsers hadden moeite met de versmalde straat door de

geparkeerde bestelbus. Bakfietsen moesten uitwijken naar het voetpad, doordat er te weinig ruimte voor hen was. Om 12:45 uur arriveerde de verkeersouder om het paaltje weg te halen en kon de bestelbus doorrijden.

*Noordschebrug*
Aan het begin van de 2-meting (12:20 uur) stonden enkele busjes geparkeerd op de brug. Fietsers en voetgangers gebruikten de volledige breedte van het beschikbare wegvak, waardoor auto's extra alert moeten zijn wanneer zij over de brug rijden.



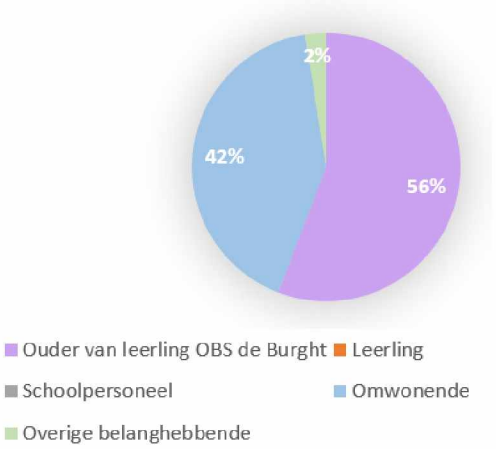

*Figuur 7.9 Resultaten observatie 2-meting schoolsluiting*

## 7.4 Beleving van de doelgroepen (enquête)

In de periode van 2 november tot 16 november 2020 is een tweede enquête verspreid onder ouders van leerlingen van OBS de Burght, leerlingen, het schoolpersoneel, omwonenden en overige belanghebbenden. Het doel van deze enquête was het meten van gedragsverandering en ervaringen onder alle betrokkenen. In de bijlage zijn de volledige enquêteresultaten terug te vinden.

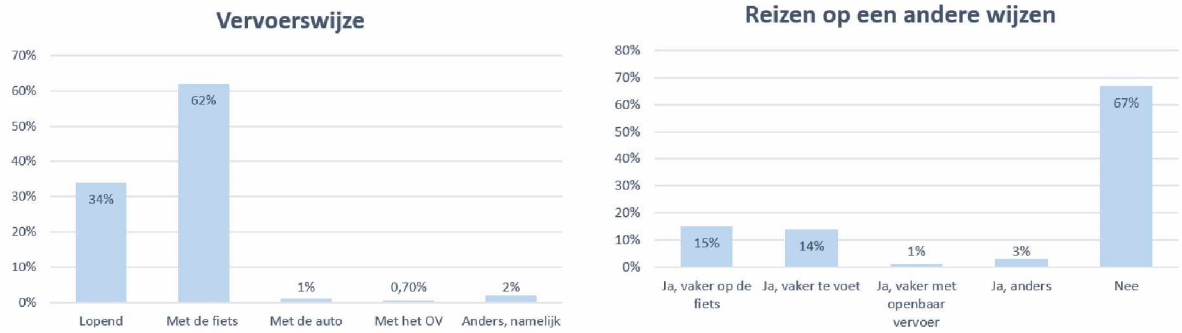
**Kenmerken respondenten**
In totaal hebben 252 respondenten de enquête ingevuld. Van de respondenten behoorde 56% tot de doelgroep 'ouder van leerling OBS de Burght', 42% waren 'omwonende' en 2% 'overige belanghebbende' (Figuur 7.10). Leerlingen en het schoolpersoneel hebben de enquête niet ingevuld.

De meesten respondenten (62%) gaven aan te met de fiets te reizen naar OBS de Burght, 34% van de respondenten gaat lopend (zie Figuur 7.11). Deze resultaten zijn vergelijkbaar met de resultaten uit de 0-meting.

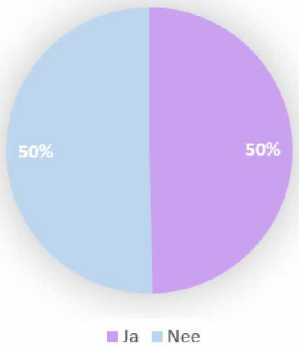



*Figuur 7.10 Respondenten tweede enquête (l.) en manier van reizen (r.)*

Een derde van de ouders (33%) gaf aan dat zij na het invoeren van de 'Schoolstraat' op een andere wijzen naar de school zijn gaan reizen (zie Figuur 7.11). Zij maken nu vaker gebruik van de fiets of gaan te voet naar de school. Ten opzichte van welk vervoersmiddel dit eerst was is niet gevraagd. Tevens geven meer ouders aan dat zij hun kinderen nu ook zelfstandig naar school laten gaan. Hierop antwoordde de helft van de ouders positief (Figuur 7.12)




*Figuur 7.11 Reizen naar OBS De Burght*



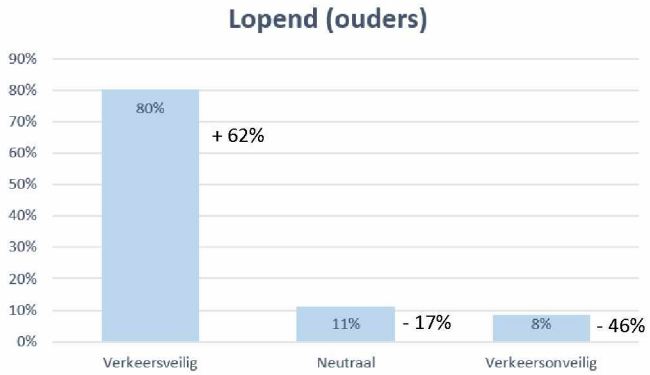

*Figuur 7.12 Veilig genoeg voor kinderen om zelfstandig naar school te gaan na het invoeren van de 'Schoolstraat'*

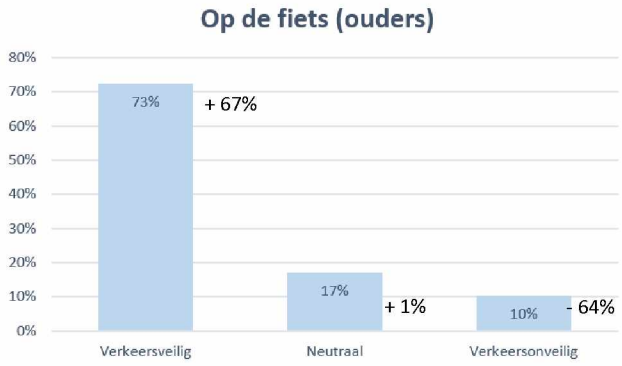
**Ervaring verkeerssituatie**

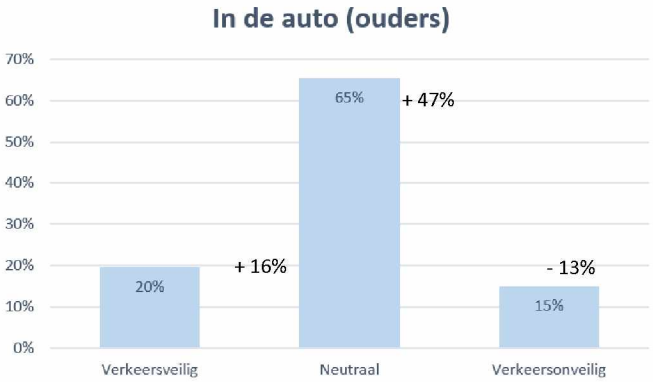
Na het invoeren van de 'Schoolstraat' werd de verkeerssituatie rondom OBS de Burght veel vaker als 'verkeersveilig' ervaren. Zowel te voet als op de fiets is het aandeel respondenten dat de verkeerssituatie als 'verkeersveilig' ervaart sterk toegenomen.

*Ouders*

Met het invoeren van de 'Schoolstraat' ervaart de meerderheid van de ouders (80%) de verkeerssituatie rondom OBS de Burght te voet als 'verkeersveilig'. Dit is een toename van 62% ten opzichte van de 0-meting. Ook op de fiets (73%) wordt de situatie rondom OBS De Burght als verkeersveilig ervaren. In de auto is het meer neutraal.



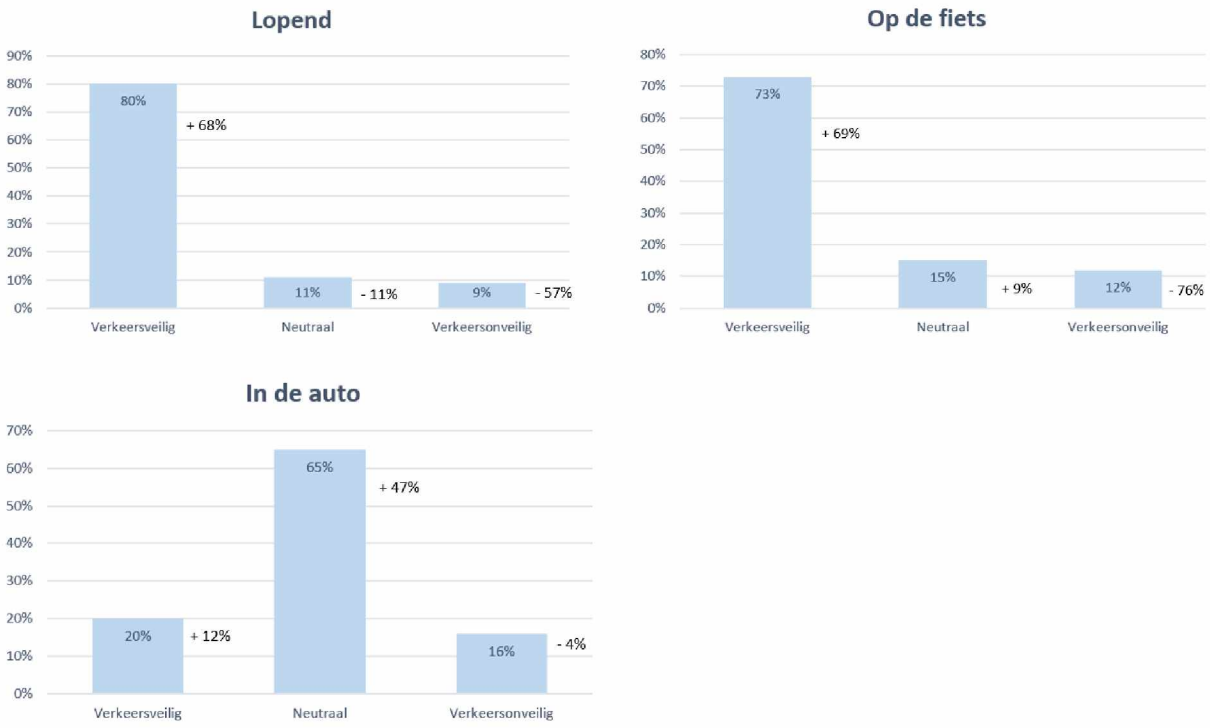



*Figuur 7.13 Ervaring verkeersveiligheid ouders na invoeren 'Schoolstraat'*

In Figuur 7.14 te zien dat na het invoeren van de 'Schoolstraat' de verkeerssituatie rondom OBS de Burght beduidend vaker als 'verkeersveilig' wordt beoordeeld dan als 'verkeersonveilig'. Zowel te voet als op de fiets is het aandeel ouders dat de verkeerssituatie als 'verkeersveilig' ervaart voor hun kind(eren) fors toegenomen (circa 70%).

*Nb.Dat de verkeerssituatie in de auto nu aanzienlijk vaker als 'neutraal' wordt ervaren komt omdat de optie 'n.v.t.' geen antwoordoptie meer was. Waar respondenten eerst voor 'n.v.t.' kozen zal dit nu 'neutraal' zijn.*

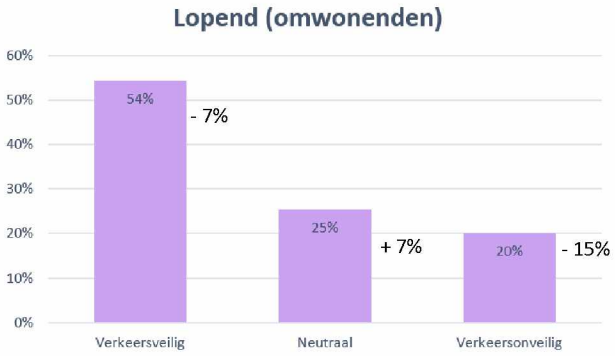


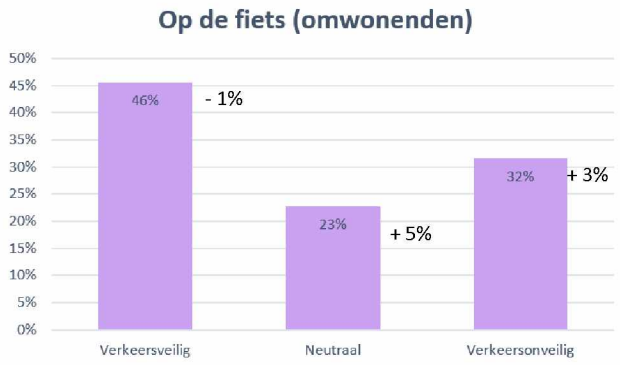

*Figuur 7.14 Resultaten ervaring verkeersveiligheid voor kinderen na het invoeren van de 'Schoolstraat'*

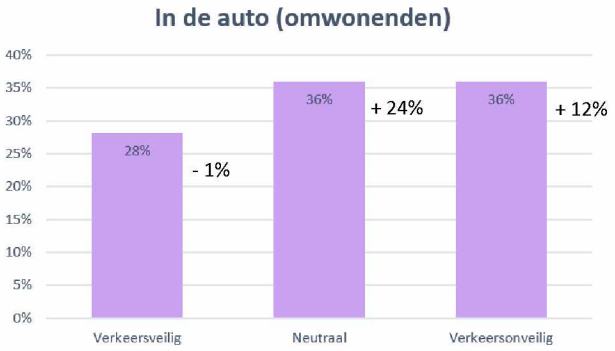
Dit beeld is vergelijkbaar onder omwonenden voor fietsers en voetgangers, hoewel minder uitgesproken. Ook het merendeel van deze doelgroep geeft aan dat het verkeersveilig is rondom de school, als zijn deze scores niet of nauwelijks veranderd ten opzichte van de 0-meting. In de auto ervaren omwonenden meer verkeersonveiligheid (zie Figuur 7.15).



*Figuur 7.15 Ervaring verkeersveiligheid omwonenden na invoeren 'Schoolstraat'*

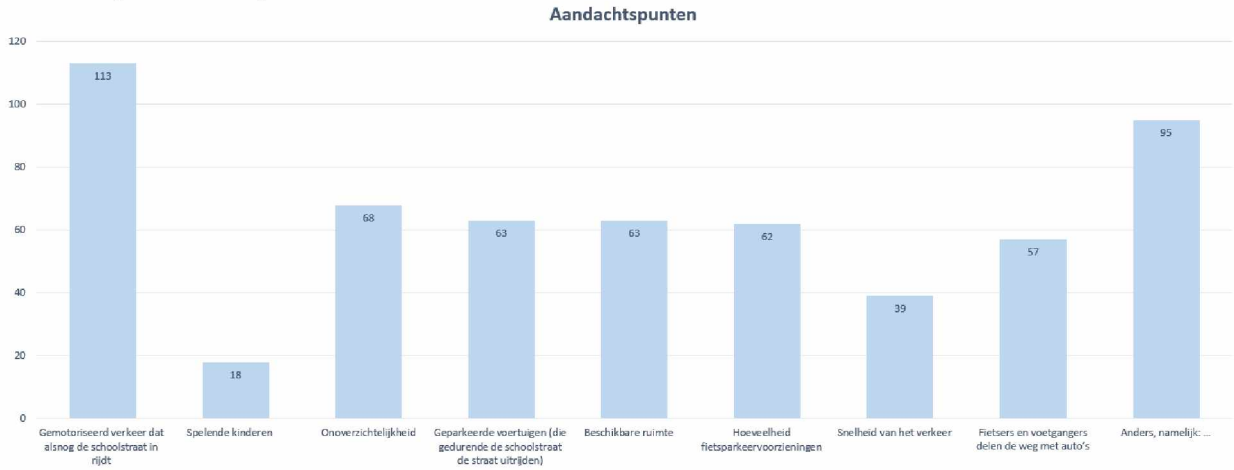



**Grootste aandachtspunten**

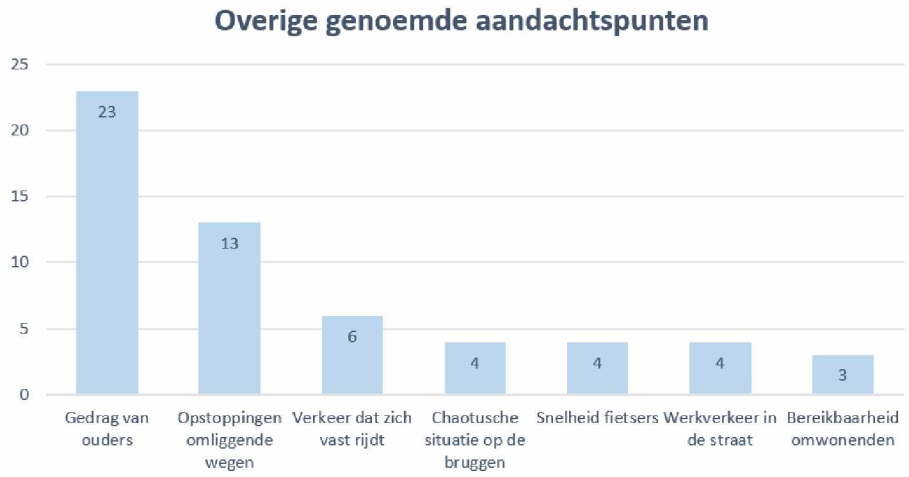
Aan de respondenten is gevraagd wat de grootste aandachtspunten zijn op het gebied van verkeersveiligheid nabij OBS de Burght. Hierbij waren meerdere antwoorden mogelijk. Uit de resultaten blijkt dat 'gemotoriseerd verkeer dat alsnog de Schoolstraat in rijdt' het grootste aandachtspunt is, zie Figuur 7.16.




*Figuur 7.16 Aandachtspunten na invoeren 'Schoolstraat'*

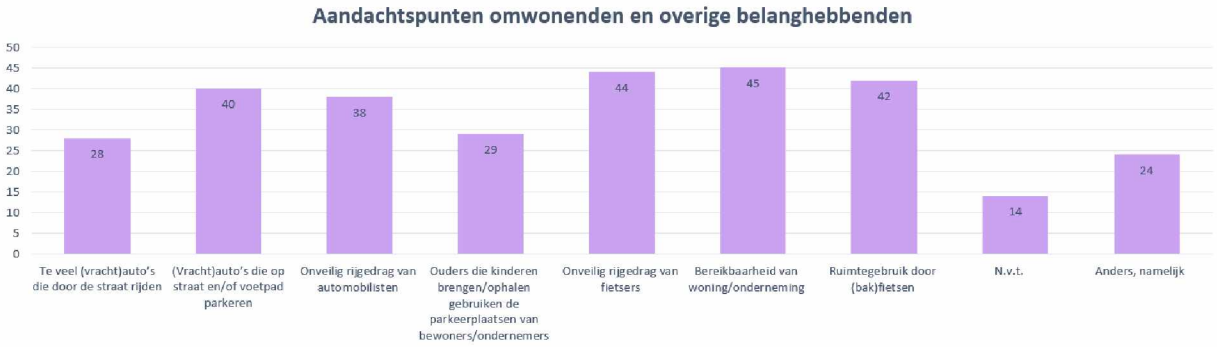
Overige (open) antwoorden die veel zijn gegeven zijn 'het gedrag van ouders' (zie voor een categorisering van de open antwoorden Figuur 7.17). Ouders parkeren (bak)fietsen foutief, fietsen tegen het verkeer in en blokkeren de weg voor de ingangen van de school. Daarnaast is meerdere keren benoemd dat door de vele wegafsluitingen in de omgevingen onduidelijke

verkeerssituaties zijn ontstaan. Er zijn veel opstoppingen op de omliggende wegen, voertuigen rijden tegen het verkeer in en moeten vaak keren. Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties.



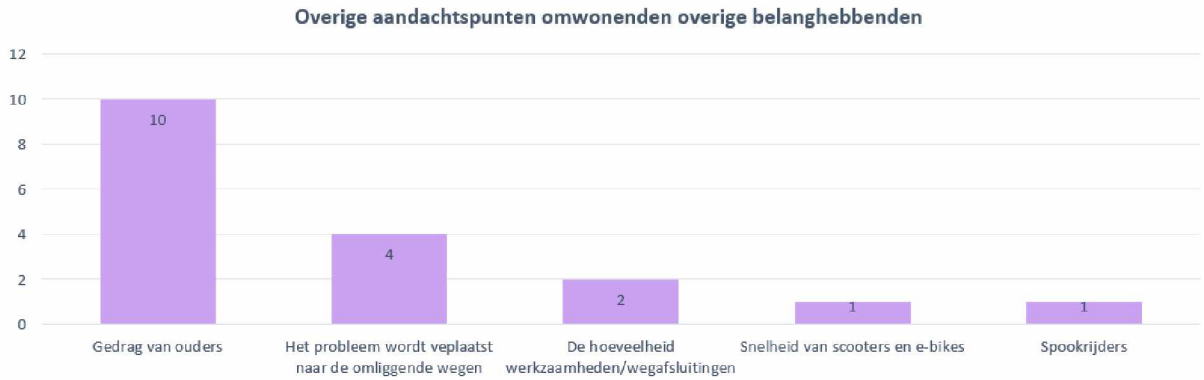

*Figuur 7.17 Overige benoemde aandachtspunten na het invoeren 'Schoolstraat'*

Specifiek de doelgroep omwonenden geeft aan dat de 'bereikbaarheid van woning/onderneming' een groot aandachtspunt is. Ook 'onveilig rijgedrag van fietsers' is vaak genoemd.




*Figuur 7.18 Aandachtspunten omwonenden en overige belanghebbenden na invoeren 'Schoolstraat'*

Het gedrag van ouders werd daarnaast het vaakst als aandachtspunt benoemd (zie Figuur 7.19). Ouders parkeren (bak)fietsen foutief, fietsen tegen het verkeer in en blokkeren de weg voor de ingangen van de school. Tevens is meerdere keren benoemd dat het probleem wordt verplaatst naar de omliggende wegen en bruggen. Het verkeer moet hier keren, doordat wegen zijn afgesloten. Het parkeren van voertuigen op de bruggen leidt tot chaotische en onoverzichtelijke situaties.

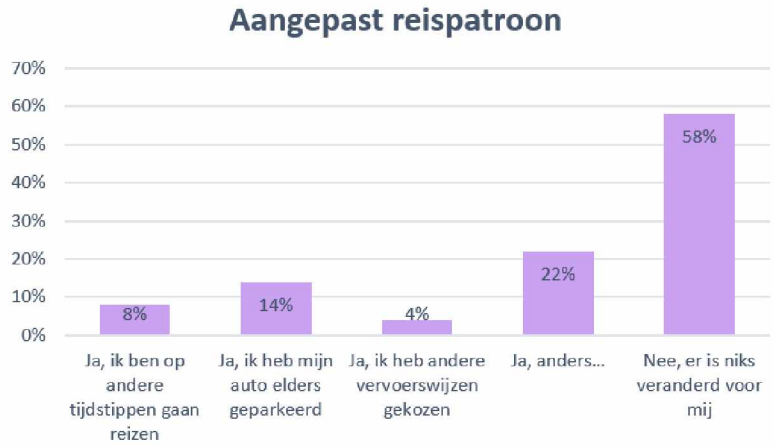



*Figuur 7.19 Overige aandachtspunten omwonenden en overige belanghebbenden na invoeren 'Schoolstraat'*

**Gewenning Schoolstraat**

Aan omwonenden en overige belanghebbenden is gevraagd in hoeverre zij gewend zijn geraakt aan de dagelijkse afsluiting van de straat. Van alle respondenten geeft 28% aan (heel erg) gewend te zijn geraakt aan de 'Schoolstraat'. Ruim 41% is '(helemaal) niet gewend' te zijn aan het dagelijks afsluiten van de straat.

*Aangepast reispatroon*
Aan de omwonenden en overige belanghebbenden is gevraagd of zij hun reispatroon hebben aangepast naar aanleiding van de dagelijkse afsluiting van de 'Schoolstraat'. De meerderheid van de respondenten (58%) gaf aan dat dit niet het geval is (zie Figuur 7.20). Veel respondenten gaven aan nu om te rijden/-fietsen om op hun bestemming te komen.

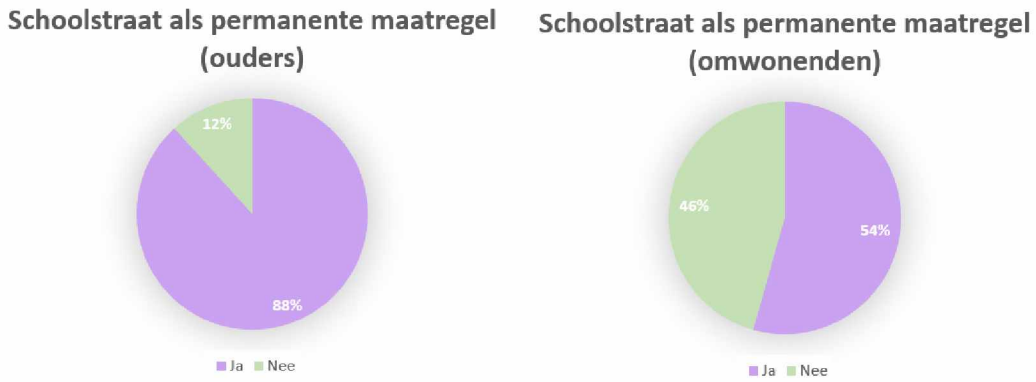



*Figuur 7.20 Resultaten aangepast reispatroon omwonenden en overige belanghebbenden*

**De 'Schoolstraat' als permanente maatregel**
Aan de respondenten is gevraagd of wat hen betreft de 'Schoolstraat' na afloop van de pilot als permanente maatregel ingevoerd mag worden. Van alle respondenten was 73% positief hierover, de 'Schoolstraat' mag wat hen betreft als permanente maatregel ingevoerd.

De meeste ouders (88%) waren positief over de 'Schoolstraat' als permanente maatregel, onder omwonenden was dit ongeveer de helft (54%) (zie Figuur 7.21 . Dit laatste is opvallend,

aangezien de omwonenden best wel een aantal kritische kanttekeningen hadden bij de Schoolstraat.




*Figuur 7.21 De 'Schoolstraat' als permanente maatregel per doelgroep*

**Verder meegegeven door respondenten**
Aan de respondenten is gevraagd of zij verder nog wat willen meegeven met betrekking tot het verkeer rondom OBS de Burght of het invoeren van de 'Schoolstraat'. Net als in de 0-metingen zijn de meningen zeer verschillend.
Een deel van de respondenten is van mening dat het invoeren van de 'Schoolstraat' leidt tot meer chaos in de omgeving. Dit komt mede doordat er al veel wegen in de omgeving waren afgesloten ten tijde van de pilot. De verkeerssituatie was hierdoor voor bestuurders onduidelijk, wat leidde tot spookrijden. Tevens gaven respondenten aan dat het gedrag van ouders in hun ogen een grootste probleem is. Enkele quotes:

- *"De laatste jaren zitten er minder kinderen op school, maar de overlast van ouders op straat is sterk toegenomen. Bovendien rijden er veel minder auto's in de straat. Daarnaast is het vreemd dat de straat afgesloten moet worden op tijden dat ouders de kinderen halen en brengen naar school, terwijl tijdens de lunchpauzes de kinderen, zonder afsluiting van de Herengracht en Haarlemmerstraat, in grote groepen via de Herengracht naar de speeltuinen lopen."*
- *"Nogmaals: verkeerslessen voor ouders en kinderen. De onveiligheid komt m.i. voor het grootste gedeelte uit het wangedrag van de (bak) fietsers."*
- *"Er wordt in deze buurt te weinig aan bewoners gedacht. Autovakken verdwijnen voor onnodig veel fietsvakken, op de straten mogen mensen lopen, de school bezorgd al veel overlast en nu nog meer omdat er geen doorstroming meer plaatsvindt n nu de ouders in een grote massa asociaal de weg blokkeren n op elkaar staan. Aandacht voor de omwonende is er niet. Bovendien is t onzin om de straat af te sluiten ook buiten deze straat is veel ( vracht) verkeer.. mijn kind heeft hier ook op school gezeten. T verkeer is niet t probleem voor de kinderen maar de ouders zijn asociaal n blokkeren de boel."*
- *"Wegwerkzaamheden, afsluiting haarlemmerdijk/straat, afsluiting brouwersgracht en schoolstraat zorgt voor puinhoop in de buurt. Opstoppingen toeterende automobilisten gefrustreerde mensen filevorming....."*

Naast negatieve reacties leidde het invoeren van de 'Schoolstraat' ook tot positieve reacties. Respondenten zijn van mening dat de verkeersveiligheid verbeterd is na het invoeren van de 'Schoolstraat'.

- *"Geweldig initiatief, het is er een stuk veiliger op geworden."*
- *"Het is echt een grote verbetering!! Als mijn dochter oud genoeg was dan had ze door de Schoolstraat alleen naar school kunnen lopen Er is veel meer ruimte voor iedereen*

*fijn in Corona tijd  Er is ruimte voor het naar schoolgaande kind. Echt een verbetering in veiligheid."*
- *"Goed initiatief. Mag voor mij blijvend worden."*
- *"Het is een goede maatregel, veel veiliger voor de kinderen."*
- *"Laat het niet te lang duren voordat dit permanent wordt ingevoerd."*

## 7.5 Overig

**Ervaringen verkeersouders**
Tijdens de observaties is opgevallen dat verkeersouders bij het plaatsen en weghalen van de paaltjes vaak geen hesje droegen. Vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en herkenbaarheid is dit wel wenselijk. De timing van het plaatsen van de paaltjes was niet altijd juist (te laat). Voor de herkenbaarheid van de maatregel is dit ook niet wenselijk.

Verkeersouders hebben meerdere keren aangegeven dat het plaatsen en weghalen van de paaltjes (soms) moeizaam gaat, waardoor het plaatsen langer duurt. Hierdoor worden zij soms opgejaagd door gefrustreerde automobilisten.

**Ervaringen politie**
De wijkagent heeft aangegeven dat met name op het kruispunt Herenstraat – Keizersgracht de verkeersonveiligheid is toegenomen. Hier rijden regelmatig auto's en bestelbusjes zich klem op de afzetting en moeten dan gaan keren. De Keizersgracht is een belangrijke doorgaande route en kan eigenlijk niet afgesloten worden.

## Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.


## Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. 5.1.2,e
E. 5.1.2,e @anteagroup.nl

**www.anteagroup.nl**



**Copyright © 2020**
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.