



## BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2021, NUMMER 116

Datum	19 mei 2021
Van	College B&W
Behandeld door	A. Ridderikhoff
Doorkiesnummer	030 - 28 64065
E-mailadres	a.ridderikhoff@utrecht.nl
Kenmerk	8045320/2110051557.ar
Beleidsveld	Mobiliteit

---

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsragen jaargang 2021 nummer 116 van raadsleden De Pagter (VVD), Isik (PvdA) en Wijmenga (CU) van 23 april 2021 over 'Evaluatie schoolstraten'. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

### **Vraag 1**

Kan het college een schatting geven van de vermindering van verkeersbewegingen in de straten / buurten rond de Nolenslaan als gevolg van de coronamaatregelen? Graag in aantallen en percentages op diverse momenten van de dag en in het bijzonder de ochtendspits.

#### **Antwoord 1**

*We hebben geen tellingen van de verkeersbewegingen in de straten rondom de Nolenslaan van voor de coronamaatregelen. Op basis van landelijke cijfers kunnen we aannemen dat het aantal verkeersbewegingen momenteel lager is door de coronamaatregelen, omdat mensen vaker thuis werken. Het personenverkeer is (voor heel Nederland) in 2020 op doordeweekse dagen 20-30% lager geweest dan in 2019 (bron: CBS). Ook in Utrecht is globaal gekeken naar het effect van corona. De afnames verschillen zoveel, dat een gemiddelde voor Utrecht niets zegt over de afname op een specifieke weg. Deze is namelijk sterk afhankelijk van het type weg en de functies in de nabijheid van deze weg. Door twee ouders van de Dr. Bosschool is bij de enquête aangegeven dat de coronasituatie ook hun vervoerskeuze beïnvloed heeft, doordat ze minder vaak naar kantoor gaan.*

### **Vraag 2**

Kan het college een schatting geven van de vermindering van verkeersbewegingen in de straten / buurten rond de Nolenslaan als gevolg van de sluiting van de tweede school? Graag in aantallen en percentages op diverse momenten van de dag en in het bijzonder de ochtendspits.

#### **Antwoord 2**

*We hebben geen tellingen van de vermindering van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de sluiting van basisschool De Fakkell. In de Nolenslaan zijn 2 scholen, de Dr. Bosschool met ca. 450 leerlingen, en De Fakkell met ca 230 leerlingen. Volgens de landelijke flitspeiling 2020 van Veilig Verkeer Nederland brengt gemiddeld 23% van de ouders hun kind dagelijks met de auto naar school. Als we ervan uit gaan dat de ouders van De Fakkell de landelijke trend volgen, en met gemiddeld 1,6 kinderen per ouder op school, betekent dit dat 33 ouders hun kinderen dagelijks met de auto brengt. Dat zouden dus 33 extra autobewegingen opleveren in de ochtendspits. Maar de verwachting is dat*

*dit lager is, omdat de directeuren van beide scholen aangeven dat de scholen een echte wijkfunctie hebben. Het grootste deel van de ouders woont dichtbij school, enkele kinderen komen van verder weg. Ook hebben de scholen verschillende start- en eindtijden, waardoor het verkeer in de wijk gespreid wordt.*

### **Vraag 3**

In hoeverre heeft het college de coronamaatregelen en de sluiting van de tweede basisschool meegewogen in de evaluatie van de schoolstraat en de afweging over het vervolg van de pilot?

#### **Antwoord 3**

*Wij hebben de coronamaatregelen en de sluiting van de 2<sup>e</sup> school niet expliciet meegewogen in de evaluatie. Voor de uitbraak van corona hadden wij al besloten om in 2020 twee pilots uit te voeren, in het kader van het Europese project 'Schoolchance' en in samenwerking met de F10 gemeentes en met subsidie van het ministerie van IenW. Corona was geen aanleiding om de pilots niet te starten, ook niet in de andere gemeentes. Door corona was er bij scholen juist extra behoefte aan meer ruimte voor voetgangers en fietsers tijdens het brengen en halen.*

*We hebben bij het vervolg en de definitieve invoering van de proef overwogen wat de effecten zijn bij heropening van De Fakkels en het einde van de coronamaatregelen. We verwachten dat dit weliswaar tot meer autoverkeer leidt dan nu, maar dat de wijk dit aankan. Door de verschillende start- en eindtijden van beide scholen wordt het verkeer verspreid. Ook zal de school bij heropening van De Fakkels de ouders direct informeren over de nieuwe situatie en aanbevelen rijroutes door de wijk.*

*Uit de evaluatie blijkt dat het effect van de schoolstraat groot is. Ouders, kinderen en school ervaren de omgeving als verkeersveiliger, voor elke modaliteit is het gevoel van verkeersveiligheid met minstens een volledig punt omhooggegaan. Voor bewoners in de omliggende straten lijkt de hinder acceptabel. Het aantal auto's in de Gijsbrecht van Walenborchstraat is, na invoering van de schoolstraat, laag; er rijden ca. 120 motorvoertuigen per etmaal door de straat. Als we kijken naar de verdeling van het verkeer op de dag blijkt dat er tussen 8.00-9.00 uur (tijdens de brengperiode) gemiddeld 16 motorvoertuigen en 9 fietsers door de straat rijden en in de middag (tijdens het halen tussen 14-15 uur) waren dat 14 motorvoertuigen en 9 fietsers. Deze aantallen kan een 30 km erftoegangsweg goed verwerken. Het verkeer houdt zich ook netjes aan de snelheid (85% van het verkeer rijdt niet harder dan 28 km/uur).*

### **Vraag 4**

Het college zou bij een bijeenkomst hebben aangegeven dat de afgelopen periode juist een goed moment was voor de proef, omdat er nu weinig verkeer is. Klopt dit? Zo ja, kan het college dit standpunt nader onderbouwen? Zo nee, wat is wel het standpunt van het college en waarom?

#### **Antwoord 4**

*Dat klopt niet. Het is niet de bedoeling geweest om de schoolstraat snel in te voeren omdat er nu minder verkeer is. Wel kan het helpen met de invoering ervan, omdat mensen nu makkelijker wennen aan de nieuwe situatie doordat ze nu toch minder de auto gebruiken.*

### **Vraag 5**

Is het college het met de fracties eens dat een normale verkeerssituatie (geen coronamaatregelen en twee geopende scholen) een betrouwbaarder beeld geeft van de gevolgen van het invoeren van een schoolstraat?

- a. Zo ja, waarom dan toch deze proef?
- b. Zo nee, waarom niet? Waarom vindt het college deze periode geschikt voor het uitvoeren van de proef?

#### **Antwoord 5**

*We zijn het niet eens met de fracties. Wij zijn van mening dat een 'normale' verkeerssituatie geen substantieel andere effecten van de schoolstraat zou hebben laten zien. De proef was nu gewenst,*

gezien de verkeersonveilige situatie en de behoefte vanuit beide scholen en de verkeersouders om mee te doen.

### Vraag 6

Op welke data zijn de enquêtes afgenomen waaruit deze rapportcijfers zijn gekomen?



#### Antwoord 6

De enquêtes onder ouders zijn afgenomen via een online enquête, verspreid via de school. Dit gebeurde op 2 momenten:

- 0-meting: Tussen 27 oktober tot 10 november 2020
- 1-meting: In de periode van 8 tot 14 december 2020

Voor de pilot is onder omwonenden op 5 november 2020 geënquêteerd door middel van korte straat-interviews. Bij huizen waar niet is geënquêteerd is een brief achtergelaten zodat mensen een online de enquête konden invullen. Dezelfde procedure is tijdens de pilot op dinsdag 8 december gevolgd.

### Vraag 7

Op welke data zijn de parkeerdrukmetingen uitgevoerd en wat is het resultaat hiervan?

#### Antwoord 7

Op 4 momenten is in de ochtend de parkeerdruk gemeten. Het gaat om 2 ochtenden vóór de start van de schoolstraten en 2 ochtenden enkele weken na invoering ervan. Bij elke meting is 2 keer de parkeerdruk bepaald, 1 keer net voor het brengen (voor 8 uur), en nogmaals tijdens de brengperiode. Hieronder de tabel uit het onderzoek met daarin de parkeerdruk.

#### Resultaten parkeeronderzoek

##### Parkeercapaciteit

De capaciteitsinventarisatie wijst uit dat het onderzoeksgebied Nolenslaan 231 openbare en 14 bijzondere parkeerplaatsen bevat. Het onderzoeksgebied rondom de Eifel telt 211 openbare en 4 bijzondere parkeerplaatsen. In onderstaande tabellen treft u de actuele en structurele parkeercapaciteit per meetmoment.

##### Nolenslaan

Meetronde	Tijdstip	Structurele Capaciteit Algemeen	Actuele Capaciteit Algemeen	Structurele Capaciteit Bijzonder	Actuele Capaciteit Bijzonder	Structurele Capaciteit Totaal	Actuele Capaciteit Totaal
Dinsdag 13 oktober	07:40 - 08:00	231	229	14	14	245	243
	08:10 - 08:30	231	229	14	14	245	243
Dinsdag 3 november	07:40 - 08:00	231	231	14	12	245	243
	08:10 - 08:30	231	231	14	12	245	243
Dinsdag 24 november	07:40 - 08:00	231	231	14	13	245	244
	08:10 - 08:30	231	231	14	13	245	244
Donderdag 26 november	07:40 - 08:00	231	231	14	11	245	242
	08:10 - 08:30	231	231	14	11	245	242

### Vraag 8

Wat was het rapportcijfer van de bewoners van de Gijsbrecht van Walenborchstraat?

Waarom was dat niet in de raadsbrief opgenomen?

#### Antwoord 8

Hierbij de tabel met de rapportcijfers van de omwonenden.

**Tabel 4.2 Beoordeling verkeersveiligheid per straat**

Straat	Voor pilot	Tijdens pilot
Gijsbrecht van Walenborchstraat	7,8 (N = 15)	5,1 (N = 34)
Melis Stokestraat	6,7 (N = 6)	5,2 (N = 10)
Nolenslaan	5,6 (N = 14)	6,5 (N = 18)
Van der Mondestraat	6,4 (N = 11)	8,5 (N = 8)
Troelstralaan	4,5 (N = 10)	6,6 (N = 18)
Willem van Abcoudeplein	7,7 (N = 3)	7,3 (N = 3)
Grave van Solmsstraat	7,0 (N = 2)	6,3 (N = 3)
Samuel van Houtenstraat	6,5 (N = 2)	7,0 (N = 1)
<b>Gemiddeld</b>	<b>6,4</b>	<b>6,1</b>

*Wij hebben in de raadsbrief melding gemaakt van het feit dat er omwonenden waren die meer hinder hebben ervaren door de proef, maar niet de tabellen met cijfers voor de omliggende straten opgenomen. Het doel van de raadsbrief was om de raad te informeren over de algemene resultaten van de proef. In het wijkbericht dat tegelijkertijd verspreid is, werd verwezen naar de website [Proef met schoolstraten | Gemeente Utrecht](#) waar de rapportages met alle monitoringsresultaten opvraagbaar waren.*

**Vraag 9**

Is het college bereid de volledige resultaten van de parkeerdrukmetingen en de enquête met de raad te delen (gestelde vragen, antwoorden, aantal respondenten, etc.)? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 9**

*Ja, zie de rapportages in de bijlagen.*

**Vraag 10**

Heeft het college een inschatting gemaakt van het effect van de tweede lockdown en de tijdelijke sluiting van de scholen op de rapportcijfers? Zo ja, welke inschatting? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 10**

*Nee. De enquêtes zijn afgenomen voor de tijdelijke sluiting van de scholen en de 2<sup>e</sup> lockdown. De verlenging van de proef was bedoeld om de neveneffecten te onderzoeken.*

**Vraag 11**

Is het college bereid de uitkomsten van de evaluatie aan het eind van de proef volledig met de raad te delen?

**Antwoord 11**

*Ja. De uitkomsten van de verlengde proef zijn ook met de buurt gedeeld, [Wijkberichten | Gemeente Utrecht - Wijkberichten](#)*

**Vraag 12**

Hoe meet het college hinder in omliggende straten?

**Antwoord 12**

*De proef plus de verlenging ervan is inmiddels afgerond. Het college heeft op verschillende manieren de ervaringen opgehaald:*

- *Door informatie van de verkeersregelaars bij de hekken, de wijkboa's, wijkpolitie, verkeersouders en eigen observaties.*
- *Door binnengekomen mails van bewoners. Hierbij hebben alleen enkele bewoners uit de Gijsbrecht van Walenborchstraat gemaild.*

- *Via informatiebijeenkomsten. Er zijn twee bijeenkomsten gepland. De eerste ging niet door, omdat er maar twee aanmeldingen (waarvan één nadat we al hadden gecancelled). Beide bewoners zijn telefonisch te woord gestaan. Bij de 2<sup>e</sup> bijeenkomst waren vier bewoners uit de Gijsbrecht van Walenborchstraat aanwezig.*
- *Via de enquêtes, waar zowel bij de 0- en 1-meting bewoners gevraagd is naar de ervaren hinder.*

*In de Gijsbrecht van Walenborchstraat, werd de meeste hinder ervaren, met name door meer en te hard rijdende auto's. Om deze hinder te onderzoeken, hebben we tijdens de verlengde proef, voor de duur van twee weken, verkeerstellingen gedaan.*

### **Vraag 13**

Welk kader hanteert het college voor het beoordelen van hinder in omliggende straten? In andere woorden: bij hoeveel toegenomen hinder is het in de ogen van het college onverantwoord om de schoolstraat voort te zetten?

#### **Antwoord 13**

*Vooraf hebben we gesteld dat de proef is geslaagd als ouders, school, kinderen en ook de buurt de schoolomgeving als verkeersveiliger ervaren, zonder dat dit onacceptabele neveneffecten heeft in de omgeving. Wat acceptabel is qua neveneffect is lastig te kwantificeren. Uit de enquête komt naar voren dat de toename aan de ervaren hinder voornamelijk heeft plaatsgevonden in de Gijsbrecht van Walenborchstraat en de Melis Stokestraat. In de Gijsbrecht van Walenborchstraat wordt die hinder vooral ervaren in toegenomen verkeersdruk en een hoge snelheid, dit werd ook aangegeven door de bewoners tijdens de bewonersavond. Deze hebben we in de verlengde pilot nader onderzocht met een kwantitatieve verkeerstelling. Hieruit blijkt dat het aantal auto's in de Gijsbrecht van Walenborchstraat na invoering van de schoolstraat laag is en dat er niet te hard wordt gereden. Er rijden ca 120 motorvoertuigen per etmaal door de straat, dat kan een 30 km erftoegangsweg goed verwerken. Ook hebben we de drempels in de straat doorgemeten (en één ervan opgehoogd) en een paaltje teruggeplaatst op de hoek met de Melis Stokestraat.*

*Wij maken uiteindelijk een afweging: wat levert de maatregel op, en weegt dat op tegen de eventuele neveneffecten. In dit geval is het effect van de schoolstraat, rondom de school, groot. Ouders, kinderen en school ervaren de omgeving als verkeersveiliger, voor elke modaliteit is het gevoel van verkeersveiligheid met minstens een volledig punt omhooggegaan. Ook is het percentage ouders dat aangeeft dat hun kind zich onveilig voelt op de fiets gedaald van 17% naar 3%. Voor bewoners in de omliggende straten lijkt de hinder acceptabel. In de Gijsbrecht van Walenborchstraat hebben we zoals gezegd nog nader onderzoek gedaan en enkele extra maatregelen genomen. Waar nodig kunnen we de situatie te zijner tijd opnieuw bezien. Het gaat elke dag om een korte periode, en daarbij kunnen de omliggende straten de extra verkeersdruk aan (de aantallen auto's vallen ruimschoots binnen wat wij acceptabel vinden voor dergelijke woonstraten)*

### **Vraag 14**

Zijn er meer scholen die zich gemeld hebben voor het instellen van een schoolstraat?

#### **Antwoord 14**

*Ja, er zijn inmiddels 8 scholen die interesse hebben in een schoolstraat*

**Vraag 15**

Is het college van plan het komend jaar op meer plekken een schoolzone in te stellen?

**Antwoord 15**

*Zoals in de raadsbrief aangegeven willen we deze maatregel ook voor andere scholen beschikbaar maken. Er is ruimte om twee tot vier schoolstraten per jaar in te stellen, afhankelijk van de precieze kosten. Het initiatief voor het instellen van een schoolstraat ligt bij de scholen.*

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,



# Schriftelijke vragen Evaluatie schoolstraten

8 april 2021

## Vragen:

Op 11 februari ontving de raad [een brief](#) over de proef met schoolstraten. Inmiddels hebben de omwonenden van de school in de Nolenslaan een wijkbericht ontvangen dat de schoolstraat definitief wordt ingevoerd. De fracties VVD, PvdA en de ChristenUnie hebben mede naar aanleiding van contact met omwonenden van de school in de Nolenslaan de volgende vragen.

### **Proef tijdens corona en sluiting tweede school**

De proef is uitgevoerd gedurende de coronacrisis. Veel mensen werken thuis waardoor er minder verkeer is. Daarnaast is één van de twee basisscholen in de Nolenslaan nu dicht vanwege een verbouwing.

1. Kan het college een schatting geven van de vermindering van verkeersbewegingen in de straten/buurtten rond de Nolenslaan als gevolg van de coronamaatregelen? Graag in aantallen en percentages op diverse momenten van de dag en in het bijzonder de ochtendspits.
2. Kan het college een schatting geven van de vermindering van verkeersbewegingen in de straten/buurtten rond de Nolenslaan als gevolg van de sluiting van de tweede school? Graag in aantallen en percentages op diverse momenten van de dag en in het bijzonder de ochtendspits.
3. In hoeverre heeft het college de coronamaatregelen en de sluiting van de tweede basisschool meegewogen in de evaluatie van de schoolstraat en de afweging over het vervolg van de pilot?

Het college zou bij een bijeenkomst hebben aangegeven dat de afgelopen periode juist een goed moment was voor de proef, omdat er nu weinig verkeer is.

4. Klopt dit? Zo ja, kan het college dit standpunt nader onderbouwen? Zo nee, wat is wel het standpunt van het college en waarom?
5. Is het college het met de fracties eens dat een normale verkeerssituatie (geen coronamaatregelen en twee geopende scholen) een betrouwbaarder beeld geeft van de gevolgen van het invoeren van een schoolstraat?
  - a. Zo ja, waarom dan toch deze proef?
  - b. Zo nee, waarom niet? Waarom vindt het college deze periode geschikt voor het uitvoeren van de proef?

## Rapportcijfers

In de brief van 11 februari zijn rapportcijfers opgenomen. Hierin is geen rapportcijfer opgenomen van bewoners van o.a. de Gijsbrecht van Walenborchstraat, terwijl dat rapportcijfer er volgens de bewoners wel is.

6. Op welke data zijn de enquêtes afgenomen waaruit deze rapportcijfers zijn gekomen?
7. Op welke data zijn de parkeerdrukmetingen uitgevoerd en wat is het resultaat hiervan?
8. Wat was het rapportcijfer van de bewoners van de Gijsbrecht van Walenborchstraat? Waarom was dat niet in de raadsbrief opgenomen?
9. Is het college bereid de volledige resultaten van de parkeerdrukmetingen en de enquête met de raad te delen (gestelde vragen, antwoorden, aantal respondenten, etc.)? Zo nee, waarom niet?
10. Heeft het college een inschatting gemaakt van het effect van de tweede lockdown en de tijdelijke sluiting van de scholen op de rapportcijfers? Zo ja, welke inschatting? Zo nee, waarom niet?

## Vervolg

Het college gaf in de brief aan dat de proef wordt verlengd en dat daarbij de gevolgen voor de omliggende straten beter in beeld worden gebracht. Het college kijkt dan ook naar maatregelen om de hinder in omliggende straten te verminderen.

11. Is het college bereid de uitkomsten van de evaluatie aan het eind van de proef volledig met de raad te delen?
12. Hoe meet het college hinder in omliggende straten?
13. Welk kader hanteert het college voor het beoordelen van hinder in omliggende straten? In andere woorden: bij hoeveel toegenomen hinder is het in de ogen van het college onverantwoord om de schoolstraat voort te zetten?
14. Zijn er meer scholen die zich gemeld hebben voor het instellen van een schoolstraat?
15. Is het college van plan het komend jaar op meer plekken een schoolzone in te stellen?

## Gesteld door:

- Marijn de Pagter, VVD
- Bülent Isik, PvdA
- Jan Wijmenga, CU