

Verkeersmaatregelen rond opstarten basisonderwijs 11 mei 2020

Versie 1.2 11 mei 2020

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Taakverdeling en de rol van de gemeente	1
3	Uitdagingen voor de openbare ruimte rond de scholen	3
4	Maatregelen die de gemeente kan nemen	4
5	De schoolstraat	5
6	Geen verkeersbesluit nodig	6
7	Verkeersregulering	6
8	Aandachtspunten loop- en fietsroutes	7
	Bijlage: Relevante artikelen in BABW en RVV	9

Auteurs:

Eugène van de Poel (GNMI), Emile Oostenbrink (Ruimte voor lopen) en Otto van Boggelen (CROW-Fietsberaad)

1 Inleiding

Als één van de eerste versoepelingsmaatregelen voor de intelligente lockdown gaan op 11 mei de basisscholen, de kinderdagverblijven en de buitenschoolse opvang weer (deels) open. In deze notitie verkennen we welke verkeersmaatregelen gemeenten kunnen nemen om het verkeer verantwoord en veilig af te wikkelen. De nadruk ligt daarbij op de basisscholen. Uitgangspunt is de 1,5-meter-richtlijn van het RIVM. Ouders zullen bij het brengen en halen van hun kinderen 1,5 meter in acht moeten kunnen nemen ten opzichte van andere ouders, onderwijzers, kinderen en omwonenden. Daarnaast is in het [Protocol opstart basisonderwijs](#) bepaald dat ouders niet in de school of op het schoolplein mogen komen.

In de eerste versie van deze notitie leggen we de focus op de directe schoolomgeving. Natuurlijk kunnen zich ook problemen voordoen op de routes naar de scholen, met name op oversteekplekken waar voetgangers en fietsers moeten wachten. De verwachting is echter dat maatregelen voor de toeleidende routes minder urgent zijn, omdat de verkeersintensiteiten over het algemeen nog aanzienlijk lager zijn dan gebruikelijk. Het is wel belangrijk om vanaf het begin bij te houden of er problemen op de routes ontstaan. In een aparte paragraaf gaan we kort in op de routes (zie paragraaf 8).

Deze notitie moet beschouwd worden als een eerste versie. Aanvullingen en verbeteringen zijn van harte welkom via fietsberaad@crow.nl. Daarnaast zijn we zeer geïnteresseerd in praktijkvoorbeelden, die kunnen dienen ter inspiratie voor andere gemeenten.

2 Taakverdeling en de rol van de gemeente

Goede communicatie over het gewenste gedrag is essentieel. De Rijksoverheid neemt hierin het voortouw en heeft allerlei communicatiemiddelen ontwikkeld ([link naar de Toolkit verantwoord naar school](#)). Een belangrijke boodschap is om zoveel mogelijk lopend of op de fiets naar school te komen.

Voor de concrete invulling per school zijn in de eerste plaats de scholen zelf verantwoordelijk. In het [Protocol opstart basisonderwijs](#) staan hiervoor allerlei handreikingen. Het gaat om zaken als de spreiding van begintijden en het gebruik van de verschillende ingangen (zie kader).

Voor de afwikkeling van het haal- en brengverkeer heeft de school echter in veel gevallen wel de medewerking en deskundigheid van de gemeente nodig. Dit moet immers allemaal in de openbare ruimte gebeuren, omdat ouders het schoolplein niet op mogen. Of hier ruimteproblemen ontstaan zal sterk afhankelijk van de plaatselijke situatie. Bij een school met één ingang in hoogstedelijk gebied is de noodzaak van aanvullende maatregelen door de gemeente veel groter dan bij een school met veel ingangen in een ruim opgezette



buitenwijk. Voor de scholen is het in ieder geval belangrijk dat ze weten bij wie ze terecht kunnen binnen de gemeente.

Zorg daarom dat de lijntjes tussen de scholen en de gemeente kort zijn. De scholen moeten weten bij wie ze terecht kunnen. Ook voor monitoring in de volgende fases is het van belang dat de “verkeersafdeling” goed contact houdt met de scholen. Benut eventueel de contacten van VVN of de Fietzersbond met de scholen.

Relevante handreikingen voor scholen uit het Protocol opstart basisonderwijs

(Uit: Protocol opstart basisonderwijs, opgesteld door PO-Raad, AOb, CNV Onderwijs, FVoV, en AVS, in afstemming met Ouders & Onderwijs, het Lerarencollectief, Boink, BMK, BK, Voor Werkende Ouders, OCW en SZW)

III In en rondom schoolgebouw

2. Schoolplein: Klassen maken gescheiden van andere klassen gebruik van het schoolplein. Ouders begeven zich niet op het schoolplein of in de school.

3. Looproutes in de school: De school hanteert looproutes, waar mogelijk eenrichtingsroutes. Dit betekent maatwerk voor iedere school.

4. Binnenkomst en looproutes door school: Plek aanwijzen waar leerlingen afscheid van ouder(s)/verzorger(s) kunnen nemen voordat zij het schoolplein/de school betreden. Personeel staat buiten om halen en brengen in goede banen te leiden. Specifiek zijn er de volgende maatregelen van kracht:

- Ouders/verzorgers komen niet op het schoolplein of in de school.
- Leerlingen worden door maximaal één volwassene opgehaald.
- Scholen zorgen ervoor dat er gespreide breng- en haaltijden worden ingesteld indien niet elk lokaal eigen ingang van buiten naar binnen heeft.

Opties voor brengen en halen van leerlingen (in te vullen door medezeggenschapsraad)

- Hebben leslokalen eigen buitendeuren: benut deze voor brengen en halen.
- Heeft de school meerdere ingangen: maak helder per in- en uitgang welke leerlingen die in- en/of uitgang gaan gebruiken.
- Heeft de school maar één ingang, faseer dan de toegang. Dit kan met een bel, maar dit kan ook met vastgestelde tijdstippen.
- Er worden vaste plekken aangewezen voor het afscheid nemen.
- Personeel staat buiten om halen en brengen in goede banen te leiden.

3 Uitdagingen voor de openbare ruimte rond de scholen

Om goed grip te krijgen op de problematiek zetten we in deze paragraaf de relevante verkeersstromen in de openbare ruimte rond scholen op een rijtje .

- **Personeel dat lopend, op de fiets, met OV of met de auto naar school komt.** Deze stroom valt meestal niet samen met de haal- en brengtijden van de kinderen. Het is hier daarom vooral zaak dat geparkeerde voertuigen van het personeel (auto's, fietsen) geen openbare ruimte nabij de school in beslag nemen. Dus de fiets in het fietsenhok en de auto op grotere afstand parkeren. De school kan stimuleren dat het personeel lopend of eventueel op de fiets komt.
- **Kinderen die lopend gebracht worden (mn lagere groepen).** Dicht bij de ingang is voldoende openbare ruimte nodig waar de ouders afscheid kunnen nemen. Op trottoirs smaller dan 2 meter (de meeste trottoirs) is scheiding van loopstromen van komende en vertrekkende ouders wenselijk. Een soort eenrichtingsverkeer voor voetgangers.
- **Kinderen die op de fiets gebracht worden (mn lagere groepen).** Op acceptabele afstand moeten ouders afscheid kunnen nemen van hun kinderen. Eventueel parkeren ouders hun fiets op enige afstand en gaan ze lopend verder (zie vorige punt). Eventueel is scheiding van fietsstromen wenselijk (eenrichtingsverkeer). Bij gebrek aan ruimte kan de school ouders vragen om hun kinderen vooral lopen naar school te brengen.
- **Kinderen die met de auto gebracht worden.** Vanwege het ruimtegebruik en de verkeersveiligheid komt deze groep het eerst in aanmerking om op enige afstand te parkeren en lopend verder te gaan.
- **Kinderen die zelfstandig lopend of fietsend naar school komen (mn hogere groepen).** Voor deze groep is het vooral van belang dat ze veilig de halers en brengers kunnen passeren. De fietsen van de kinderen kunnen "zoals gebruikelijk" op het terrein van de school geparkeerd worden. Het is niet wenselijk dat kinderfietsen in de openbare ruimte geparkeerd worden.
- **Overig verkeer, met name buurtbewoners.** Vooral in krappe situaties moet het overige (auto) verkeer tijdens de haal- en brengspits zoveel mogelijk ontmoedigd worden, bijvoorbeeld door het instellen van een tijdelijk inrijverbod of eenrichtingsverkeer. Ook het weren van geparkeerde voertuigen kan veel ruimtewinst opleveren.

4 Maatregelen die de gemeente kan nemen

In de vorige paragraaf zijn impliciet al verschillende maatregelen genoemd die de gemeente rond de scholen kan nemen om meer ruimte kunnen creëren voor de ouders en kinderen. Het biedt ook voordelen als de ruimte hiervoor zoveel mogelijk wordt geoptimaliseerd. Het verkleint de noodzaak om begin- en eindtijden te spreiden, wat weer voordelen biedt voor ouders met kinderen in verschillende groepen. Omdat elke schoolomgeving anders is zal het vooral een kwestie van maatwerk zijn. Het gaat om mogelijke maatregelen:

- **Tijdelijk parkeerverbod** nabij de school. Het parkeerverbod zou beperkt kunnen worden tot de haal- en brengspits, maar de kans is dan groot dat er op de drukste momenten toch nog geparkeerde auto's staan van buurtbewoners.
- **Tijdelijke afsluiting voor gemotoriseerd verkeer** en eventueel fietsverkeer tijdens de haal- en brengspits.
- **Aanpassing van de verkeerscirculatie** voor motorvoertuigen en eventueel fietsers. Hiermee kan het overige verkeer ontmoedigd worden. Soms is aanpassing van de verkeerscirculatie noodzakelijk om te voorkomen dat straten onbereikbaar worden door een tijdelijke afsluiting (zie vorige punt).
- **Markeren van plekken** waar ouders afscheid kunnen nemen van hun kinderen. Of waar ze hun kinderen kunnen opwachten aan het eind van de dag. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden tussen ouders die lopend komen en op de fiets. Een praktische vraag is hoe deze plekken het beste gemarkeerd kunnen worden. Tijdelijke wegeverf? Graag suggesties en voorbeelden via fietsberaad@crow.nl.
- **Reguleren van de loopstromen** zodat aankomende en vertrekkende ouders elkaar en de kinderen zo min mogelijk in de weg zitten. Ook hier de praktische vraag hoe aan weggebruikers de gewenste loopstroom duidelijk gemaakt kan worden.
- Eventueel creëren van **fietsparkeergelegenheid op afstand**. Ouders kunnen dan het laatste stukje lopend afleggen.

De mate waarin gemeentelijke maatregelen nodig zijn, hangt onder meer samen met de mate waarin de school het auto- en fietsgebruik kan en wil ontmoedigen. Hoe groter het aandeel ouders en kinderen dat lopend komt, hoe kleiner de noodzaak voor maatregelen in de schoolomgeving. De "loopbus" is in dit verband misschien wel de meest optimale oplossing. Ouders brengen hun kinderen naar een vaste 'halte' en daarna lopen de kinderen gezamenlijk naar school onder begeleiding van enkele volwassenen. In de directe omgeving van school is minder ruimte nodig voor ouders om afscheid te nemen. Rest wel de vraag of de 'loopbus' geheel voldoet aan de richtlijnen van het RIVM en het protocol.

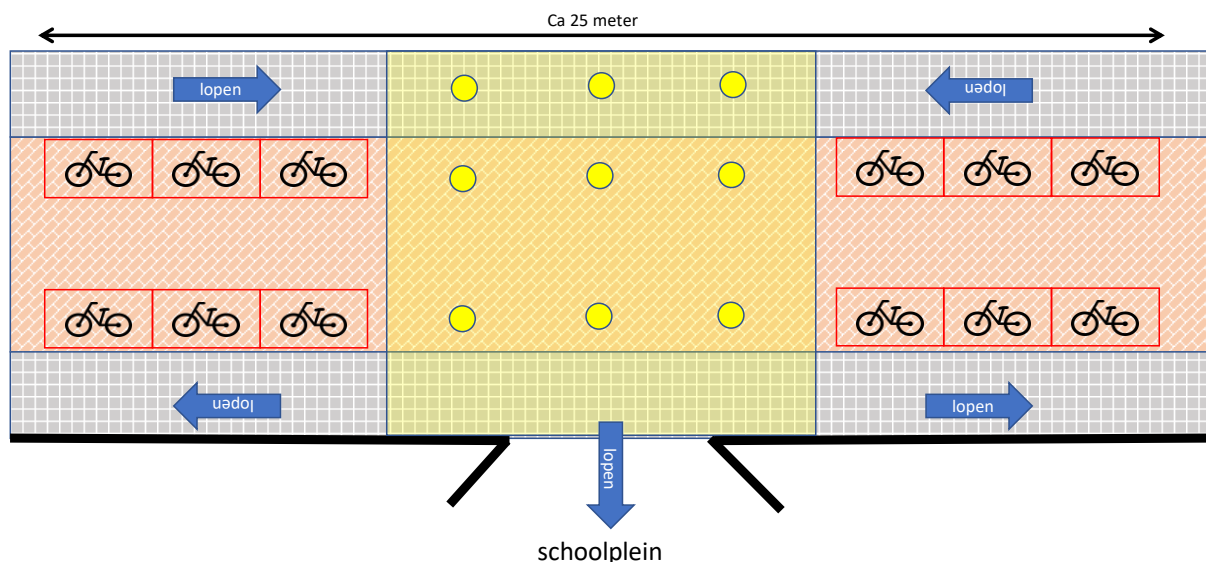


5 De schoolstraat

Verschillende maatregelen uit de vorige paragraaf komen samen in het concept "schoolstraat". Het principe van een schoolstraat is uit Italië komen overwaaien. Fietsberaad Vlaanderen pleit voor schoolstraten bij de heropstart van scholen.

Een 'schoolstraat' is bedoeld om de verkeerschaos in de omgeving van scholen te beperken. De straat waarin de ingang van de school is gelegen wordt aan het begin en het einde van de schooldag een half uurtje afgesloten voor (inrijdend) gemotoriseerd verkeer. In krappe situaties zou het ook verboden kunnen worden om te fietsen. Uitrijdend gemotoriseerd verkeer is in deze periode in principe wel toegestaan. Gemeenten kunnen bewoners van de schoolstraat oproepen om hiervan zo min mogelijk gebruik te maken.

Figuur 1 geeft schematisch weer hoe de verschillende maatregelen gecombineerd kunnen worden in een schoolstraat. Het betreft een theoretische schets. We zijn benieuwd naar concrete voorbeelden uit de praktijk. Mail deze s.v.p. maar fietsberaad@crow.nl



Figuur 1: schematische weergave van mogelijke 1,5-meter-maatregelen in een schoolstraat. In het gele vak kunnen ouders afscheid nemen van kinderen.

Voor het aangeven van een 'schoolstraat' bestaat in Nederland geen officieel / apart RVV-verkeersbord. Gemeenten kunnen het beste gebruik maken van het verkeersbord C1" + de tijden waarop het inrijverbod van kracht is bijvoorbeeld van 08.30 tot 9.00 uur en van 15.00 tot 15.30 uur. Het is verstandig dit bord te bevestigen aan dranghekken, waarmee de schoolstraat ook fysiek kan worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.



Afhankelijk van de lokale situatie kan het onderbord "uitgezonderd fietsers" toegevoegd worden.

6 Geen verkeersbesluit nodig

Als een gemeente kiest voor **tijdelijke verboden** (bv inrijverbod of parkeerverbod), hoeft men hiervoor geen verkeersbesluit te nemen. De gemeente kan in dat geval kiezen voor een tijdelijke verkeersmaatregel op grond van art. 34 en 35 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). De coronacrisis kan immers worden aangemerkt als een 'andere dringende omstandigheid van voorbijgaande aard', zoals in art. 34, onder a, van het BABW genoemd. Het is uiteraard verstandig om over de invoering van deze verkeersmaatregel vooraf overleg te hebben met de politie. Ook moet deze verkeersmaatregel van te voren bekend worden gemaakt via de gemeentelijke voorlichtingskanalen en bij voorkeur ook via folders in de brievenbus van de bewoners van de betreffende schoolstraat en de directe omgeving hiervan.

Als een gemeente de verboden definitief wil maken, is hiervoor op grond van art. 12 van het BABW wel een regulier verkeersbesluit nodig.

7 Verkeersregulering

De tijdelijke afsluiting van schoolstraten voor het gemotoriseerd verkeer en de regulering van het overige verkeer kan formeel alleen door de politie of door aangestelde beroepsverkeersregelaars of verkeersbrigadiers gebeuren. Zie de Regeling Verkeersregelaars en de Regeling Verkeersbrigadiers. Bij het reguleren van het verkeer moet worden gedacht aan het feitelijk plaatsen van de wegafsluiting en de RVV-bebording, het tegenhouden van (inrijdend) gemotoriseerd verkeer, het laten uitrijden van gemotoriseerd verkeer en het bieden van doorgang aan het fietsverkeer.

Mochten er geen of onvoldoende politie, beroepsverkeersregelaars of verkeersbrigadiers beschikbaar zijn voor het reguleren van het verkeer in schoolstraten, dan kan de gemeente overwegen om tijdelijk gebruik te maken van evenementenverkeersregelaars. Mochten die ook niet of onvoldoende beschikbaar zijn, dan kan de gemeente overwegen om vrijwilligers met opvallende hesjes in te zetten, die dan bij voorkeur een korte instructie van de politie en/of verkeersregelaars dienen te krijgen. Eventueel kan een beroep worden gedaan op de vrijwilligers van de Fietsersbond en VVN. Zij hebben vaak een collectieve WA verzekering via hun vereniging.

Vanuit de kant van de politie wordt benadrukt dat evenementenverkeersregelaars en vrijwilligers alléén achter het hek mogen staan om vanuit die beschermde positie het verkeer te regelen.

Wij gaan er verder vanuit dat de weggebruikers in deze tijden van de coronacrisis begrip zullen hebben voor deze tijdelijke maatregelen en dat er geen 'gekke dingen' of ongelukken zullen plaatsvinden. Het risico op eventuele schadeclaims van derden bij gemeenten achten wij niet hoog en de hoogte hiervan zal in geen verhouding staan tot de eventuele schade als gevolg van verdere verspreiding van het coronavirus.

8 Aandachtspunten loop- en fietsroutes

Ook bij de loop- en fietsroutes nemen de scholen het voortouw (zie protocol). In overleg met de ouders kunnen de scholen gewenste loop- en fietsroutes uitstippelen. In de communicatiemiddelen van de Rijksoverheid wordt aandacht besteed aan het gewenste gedrag op de routes. Het Rijk stelt sjablonen beschikbaar om de algemene communicatieboodschap op het wegdek aan te brengen.

Net als bij de directe schoolomgeving is het bij de routes wenselijk dat de gemeente de lijntjes met de scholen kort houdt. Zo zou de gemeente periodiek (bijvoorbeeld elke week) bij de scholen kunnen navragen waar men knelpunten ervaart. Dit is extra van belang als de hoeveelheid verkeer de komende tijd toeneemt doordat de beperkende coronamaatregelen in meer sectoren versoepeld worden.



In aparte notities willen we de komende tijd aandacht besteden aan maatregelen die nodig zijn voor fietsers en voetgangers in de 1,5-meter-samenleving. Het gaat om alle routes, inclusief de schoolroutes. Heeft u suggesties of concrete voorbeelden (liefst met ontwerpschetsen)? Mail deze s.v.p. naar fietsberaad@crow.nl.

In deze notitie beperken we ons tot aandachtspunten voor een aantal situaties waar zich problemen kunnen voordoen rond de heropening van het basisonderwijs. In het algemeen geldt dat op deze knelpunten de communicatieboodschap over het gewenste gedrag op het wegdek aangebracht kan worden met de sjablonen die door het Rijk beschikbaar worden gesteld.

8.1 Oversteekplaatsen/kruispunten met verkeerslichten

Bij verkeerslichten kunnen rijen wachtende fietsers en voetgangers ontstaan door (te) lange roodtijden. De kans dat deze niet voldoen aan het 1,5-metercriterium is groter bij voetgangers dan bij fietsers. Een fiets is van zichzelf circa 1,8 meter lang, dus de onderlinge afstand van fietsers achter elkaar is gewaarborgd. Op smalle fietspaden (< 2,10 meter breed) is het wenselijk dat fietsers zich in één rij opstellen. Bij fietspadbreedtes vanaf 2,10 meter kunnen fietsers zich in twee rijen opstellen langs de randen/trottoirbanden aan beide zijden. Eventueel kan de gemeente dit op drukke punten benadrukken met (tijdelijke) markering en/of een bord.

Voor wachtende voetgangers is de onderlinge minimale afstand minder vanzelfsprekend gewaarborgd. Het gaat dan met name om de volwassenen onderling. Zij zijn natuurlijk in de eerste plaats zelf verantwoordelijk voor het aanhouden van voldoende afstand. Eventueel kan de gemeente met (tijdelijke) markering de onderlinge afstand in de wachtrij benadrukken, zoals ook bij de ingang van veel winkels gebeurt.

Aandachtspunt is of de groentijd voldoende is om alle fietsers en voetgangers af te wikkelen. Doordat de wachtrijen minder compact zijn, is er meer tijd nodig om iedereen aan de overkant te krijgen. Dit kan opgelost worden door de groentijden te verlengen. Een andere optie is het verkorten van de roodtijd, zodat de wachtrijen minder lang worden. Op drukke punten is dat sowieso een preventieve maatregel om wachtrijen te beperken.

Als een andere afstelling van de verkeerslichten niet haalbaar is, kan de gemeente ervoor kiezen de verkeerslichten tijdens de schoolspits uit te zetten en te vervangen door verkeersregelaars.

Ongemakkelijk punt bij verkeerslichten is tenslotte het drukknopje. Kan via het drukknopje het virus overgedragen worden? Het RIVM geeft (vooralsnog) geen eenduidig antwoord op deze vraag. Een gemeente heeft het nagevraagd bij de GGD en kreeg als antwoord dat de kans op besmetting via een drukknop zeer gering is. Voor de zekerheid kan de gemeente de noodzaak om op de knop te moeten drukken wegnemen. Bijvoorbeeld door een vaste groenfase voor fietsers en voetgangers in te stellen tijdens de schoolspits. Of door ervoor te zorgen dat detectielussen goed werken. Het is dan wel een vereiste dat de gemeente ter plekke goed communiceert dat de drukknop buitenwerking is. Of, in het geval van detectielussen, dat de fietser is aangemeld.

8.2 Ongeregelde oversteekplaatsen

Net als bij de verkeerslichten kunnen bij ongeregelde oversteekplaatsen wachtrijen ontstaan met bijbehorende problemen. Dit geldt met name voor situaties dat fietsers en voetgangers een drukke verkeersstroom moeten kruisen. De mogelijke maatregelen zijn deels vergelijkbaar met die voor situaties met verkeerslichten. Bijvoorbeeld met tijdelijke markering de onderlinge afstanden in wachtrijen aangeven. Ook op ongeregelde oversteekplaatsen kunnen verkeersregelaars tijdens de haal- en brengspits een oplossing zijn.

Aandachtspunt zijn middengeleiders. Enerzijds vergroten middengeleiders de oversteekbaarheid aanzienlijk, waardoor minder wachtrijen ontstaan. Anderzijds is de opstelcapaciteit op middengeleiders veelal zeer beperkt. Vaak maximaal 2 volwassenen als voldaan wordt aan het 1,5-criterium. Voetgangers en fietsers zouden pas aan de oversteek van de eerste rijstrook moeten beginnen, als de middengeleider vrij is. Zeker in de schoolspits is dit lastig. In deze situaties is het wenselijk dat automobilisten vrije doorgang geven aan fietsers en voetgangers die aan de oversteek van de eerste rijbaan zijn begonnen. Dit kan met de inzet van verkeersregelaars, maar zijn er ook andere opties? Graag mailen naar fietsberaad@crow.nl.

8.3 Smalle fiets- en voetpaden

Op smalle trottoirs, fiets- en voetpaden kan het lastig zijn om te voldoen aan het 1,5-meter-criterium. Dat geldt met name als de paden in twee richtingen worden gebruikt en er geen uitwijkmogelijkheden zijn naar de rijbaan, het fietspad of de berm. Vooral in de buurt van de scholen kunnen aanvullende maatregelen door de gemeente wenselijk zijn. Denk aan:

- Scheiden van loopstromen van en naar school in aansluiting op de maatregelen in de directe schoolomgeving (zie paragraaf 4);
- Verminderen van het aantal obstakels op het trottoir. Bijvoorbeeld door aan bewoners te vragen hun fietsen elders neer te zetten;
- Smalle tweerichtingsfietspaden (tijdelijk) omzetten in eenrichtingsfietspaden;
- Fietsen op de rijbaan toestaan, waardoor er meer ruimte ontstaat op het fietspad. Eventueel kunnen voetgangers op hun beurt weer uitwijken naar het fietspad. Bij voorkeur wordt de maximum snelheid op de rijbaan (tijdelijk) beperkt tot 30 km/uur. Daarnaast moeten automobilisten geïnformeerd worden over de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan.

Bijlage: Relevante artikelen in BABW en RVV

Artikel 34 BABW

Door het bevoegd gezag dan wel door het openbaar lichaam, dat het beheer heeft over een weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, door de eigenaar van de weg kunnen in de hierna genoemde omstandigheden en voor de duur van die omstandigheden verkeerstekens als bedoeld in [artikel 12](#), worden geplaatst alsmede maatregelen als bedoeld in [artikel 15, tweede lid](#), van de wet, worden uitgevoerd:

a. ingeval van de uitvoering van werken, opdooi, de doorweekte toestand van een weg of weggedeelte, dreigend gevaar **of andere dringende omstandigheid van voorbijgaande aard**;

b. ingeval van een door het wegverkeer veroorzaakte ernstige aantasting van voorbijgaande aard van de in [het tweede lid, onder a, van artikel 2](#) van de wet genoemde belangen.

Artikel 35 BABW

De plaatsing van verkeerstekens en het uitvoeren van maatregelen, bedoeld in artikel 34, kunnen geschieden zonder een daaraan ten grondslag liggend verkeersbesluit.

RVV-bebording



RVV-bord: C1



Onderbord