

In Den Haag hebben wij in september 2019 tijdelijk de Abeelstraat afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Geïnspireerd door de Vlaamse steden en gemeenten die al tijden geleden de Schoolstraat hebben geïntroduceerd, wilden wij in Den Haag onze eigen ervaring opdoen met het tijdelijk afsluiten van een straat waaraan een basisschool is gelegen, en wel gedurende de haal en brengmomenten (de schoolspits). De totstandkoming van de pilot was zonder de goede samenwerking met de basisschool onmogelijk geweest, het komt evenveel lof toe als de gemeente Den Haag. Het uitgangspunt van de proef, is dat de aanwezigheid van auto's in een omgeving met veel kleine kinderen, niet wenselijk is. De straat waaraan de school is gelegen, is altijd erg druk in de schoolspits. De gevaarzetting is vrijwel volledig terug te voeren op de aanwezigheid van de auto. Mensen klagen bijvoorbeeld nooit over voetgangers die een verkeersonveilig gevoel veroorzaken in de Abeelstraat. De glasheldere verwachting was namelijk dat, wanneer we de auto eruit halen, de verkeersveiligheid en ook de beleving daarvan, substantieel verbeteren. Dit past binnen het risico gestuurde werken waar wij steeds meer op inzetten als gemeente. De Haagse pilot met de Schoolstraat geeft daarnaast invulling aan een aantal thema's van het SPV 2030:

### **Veilige Infrastructuur**

Voor steeds een half uur (vanaf een kwartier vòòr de bel gaat tot een kwartier erna), was de Abeelstraat het exclusieve domein van de fietsers en voetgangers. Voorheen claimden auto's de rijbaan en werd de Abeelstraat een file vol met stilstaande en ronkende auto's tijdens de schoolspits. Fietsers kwamen in de verdringing en vluchtten de stoep op, waar zij op hun beurt weer voor frustraties onder de voetgangers zorgde. Door de auto eruit te halen, hadden de fietsers alle ruimte op de rijbaan en was het trottoir volledig voor de voetgangers. Hiermee hebben deze beide categorieën kwetsbare verkeersdeelnemers tijdens de proef veilige infrastructuur.

### **Heterogeniteit in het verkeer**

Juist door de auto uit het straatbeeld te halen, ontstond er heterogeniteit in het verkeer. Tijdens de pilot was er enkel langzaam verkeer in de Abeelstraat. Het bracht ons het inzicht dat een straat waar een basisschool is gelegen, tijdens de schoolspits ook een hele aangename plek kan zijn om te verblijven, en bovendien een straat die door de leerlingen, de ouders, het schoolpersoneel en de omwonenden als heel verkeersveilig wordt ervaren (zo bleek uit onze evaluatie).

### **Kwetsbare verkeersdeelnemers**

Tijdens de pilot hebben we ruim baan gegeven aan de meest kwetsbare verkeersdeelnemers; niet alleen fietsers en voetgangers maar vooral ook de allerkleinste verkeersdeelnemers, de schoolgaande kinderen. Wanneer je een straat afsluit om de verkeersveiligheid van de kinderen te kunnen garanderen, neem je meteen elke politieke controversale weg, en is er niemand meer die zich tegen de proef keert, van wat voor partij dan ook.

### **Onervaren verkeersdeelnemers**

Tijdens de Schoolstraat-proef, is de straat het domein geworden van de minst ervaren verkeersdeelnemers, de leerlingen van de school. Op die manier draagt de proef eraan bij dat jonge kinderen in een veilige, relaxte setting ervaring kunnen opdoen met het fietsen en wandelen naar school. Iets wat onder normale omstandigheden geen vanzelfsprekendheid is.

De pilot heeft het inzicht gebracht wat er allemaal voor nodig is om op een meer permanente basis

het Schoolstraat-concept toe te passen. Dat is vooral de wettelijke verankering van de afsluiting: in België is het wettelijk vastgelegd dat Schoolstraten zijn toegestaan en op welke manier ze moeten worden ingevuld. In Nederland niet, waardoor de gemeenten aansprakelijk zijn in het geval dat er een ongeval zou plaatsvinden tijdens de afsluiting, wanneer de afsluiting wordt bemenst met vrijwilligers. Enkel door verkeersregelaars in te zetten, kunnen gemeenten hun aansprakelijkheid afdekken. De inzet van verkeersregelaars is een kostbare zaak, en als gemeente wens je natuurlijk dat de afsluiting bemenst kan worden door vrijwilligers zoals ouders of schoolpersoneel. Voor het zover is, is er eerst een wettelijke basis nodig waarmee de aansprakelijkheid wordt afgedekt. Deze inzichten hebben wij kunnen bereiken door ons intensieve contact met de verkeerspolitie over de pilot.