



Schoolstraat Capucijnenstraat

Vragenlijstonderzoek ouders en omwonenden 2021

Rapportage door: Enid Reichrath



Gemeente Maastricht

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Opzet en conclusies	4
Respons en kenmerken	12
Resultaten deel 1: Ouders en omwonenden over de straatafsluiting	16
Resultaten deel 2: Ouders: vervoer naar school en veiligheid straten	28
Resultaten deel 3: Omwonenden: eigen straat	35
Verantwoording	41



Inleiding

Achtergrond

Tijdens de coronapandemie is in 2020 besloten om de Capucijnenstraat tijdens de breng- en haalmomenten van school (Montessori Kindcentrum Maastricht) af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Door de smalle en drukke straat was het anders niet mogelijk voor ouders om met voldoende onderlinge afstand hun kinderen te brengen en halen.

Daarmee werd de Capucijnenstraat een Schoolstraat. Met het wegvallen van de maatregelen in het najaar van 2021 verviel de juridische grondslag voor de straatafsluiting.

Vanuit het Montessori Kindcentrum Maastricht ligt de wens om de huidige straatafsluiting permanent te maken. Daarop heeft het college van B&W toegezegd dit te onderzoeken, aangezien de Schoolstraat past in de omgevingsvisie: veiliger verkeer voor kwetsbare groepen, stimuleren van gezonde leefwijze (kom te voet of met de fiets), straat als verblijfsruimte i.p.v. parkeerruimte.

Daarnaast zijn er plannen om op meerdere plekken in Maastricht te gaan werken met pilots van Schoolstraten.

Onderzoeksvraag

Om een onderbouwd besluit te kunnen nemen over het wel of niet continueren van de Schoolstraat in de Capucijnenstraat en om nieuwe schoolstraten tot een succes te maken, heeft team Onderzoek & Statistiek op verzoek van team Beleid & Ontwikkeling onderzoek gedaan naar de voor- en nadelen van de Schoolstraat Capucijnenstraat.

Het doel van het onderzoek is om bij ouders/verzorgers en omwonenden meningen en ervaringen op te halen over/met de Schoolstraat Capucijnenstraat. Het gaat om onderwerpen als: verkeersveiligheid, hinder, voor- en nadelen en wensen voor de toekomst.

Leeswijzer

Na de herfstvakantie hebben **998** omwonenden en 288 ouders en verzorgers een verzoek ontvangen om de online vragenlijst in te vullen. 134 omwonenden (13%) en 214 ouders/verzorgers vulden de lijst in (74%).

De respons van de omwonenden is laag en die van de ouders hoog. Dat betekent dat de resultaten van de omwonenden met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd moeten worden.

De rapportage begint met een beschrijving van de onderzoeksopzet en conclusies. Daarna volgt een overzicht van de respons voor de 2 groepen en de resultaten. Daarbij worden eerst de antwoorden gepresenteerd van de vragen die voor beide groepen identiek waren (deel 1). Daarna volgen per groep de voor hen specifieke vragen (deel 2 en 3). Helemaal achteraan staat de verantwoording van het onderzoek.



Opzet en conclusies



Opzet vragenlijstonderzoek Schoolstraat Capucijnenstraat

Aanleiding

Eerder in 2021 is de Capucijnenstraat wegens de coronapandemie een aantal maanden een Schoolstraat geweest. Met op 2 momenten op de dag een straatafsluiting van 25 minuten tijdens de breng- en haalmomenten van de schoolkinderen van het Montessori Kindcentrum Maastricht.

In oktober 2021 werd de straatafsluiting opgeheven vanwege versoepelingen van de coronamaatregelen. Om een goed onderbouwd besluit te nemen over wel of niet opnieuw invoeren van de Schoolstraat is in november 2021 via vragenlijstonderzoek onderzoek gedaan naar de ervaringen met en meningen over de straatafsluiting van de Capucijnenstraat.

Het onderzoek

De mening is opgehaald van ouders en omwonenden (bewoners en ondernemers). Alle 288 ouders met kinderen op school van het Montessori Kindcentrum Maastricht en alle 998 omwonenden van een vooraf bepaald gebied van 7 straten in en rond dit kindcentrum kregen een persoonlijke uitnodiging om een online vragenlijst in te vullen. Men kon ook een schriftelijke vragenlijst opvragen.

Respons

Aan het onderzoek deden 214 ouders (74%) en 134 omwonenden (13%) mee. De resultaten van de ouders zijn betrouwbaar en van de omwonenden redelijk betrouwbaar. Ouders zijn overwegend tussen 31 en 50 jaar oud; de omwonenden die deelnamen aan het onderzoek zijn grotendeels 51+. De helft van de omwonenden werkt (inclusief vrijwilligerswerk) en ruim een kwart is met pensioen.



Conclusie 1: Ouders positiever dan omwonenden over Schoolstraat

Ouders

Vrijwel alle ouders (91%) wensen opnieuw de invoering van de Schoolstraat in de Capucijnenstraat met op 2 momenten per dag een straatafsluiting. Net zoveel ouders (91%) vinden de Capucijnenstraat (veel) veiliger met de straatafsluiting dan zonder. Ouders ervaren **geen** hinder van de Schoolstraat (91%) en zien voordelen ervan (98%).

Omwonenden

Bij omwonenden is de mening verdeeld. De helft vindt (52%) dat de Schoolstraat in de Capucijnenstraat opnieuw ingevoerd moet worden, met op 2 momenten per dag een straatafsluiting. Ongeveer evenveel omwonenden (54%) vinden de Capucijnenstraat (veel) veiliger met de straatafsluiting dan zonder. De helft van de omwonenden (49%) heeft **geen** hinder van de Schoolstraat en 74% ziet voordelen ervan. De andere helft heeft wel hinder (51%) en alle vormen van hinder zijn groter voor omwonenden dan voor ouders. De grootste hinder is 'verder weg parkeren', gevolgd door 'omrijden'. Ongeveer 1 op de 5 omwonenden (21%) wil **nooit** meer een Schoolstraat.

Conclusie

Ouders zijn positiever over de Schoolstaat dan de omwonenden. Dit is overigens in lijn met de verwachtingen dat het voor omwonenden nadelen heeft als hun eigen straat, of een straat in hun buurt afgesloten is. Dit blijkt ook uit de ervaren gevolgen van de straatafsluiting, zoals bijvoorbeeld fout parkeren, agressie van verkeersdeelnemers, geluidsoverlast en drukte. Ouders oordelen op alle gevolgen positiever dan omwonenden.



Conclusie 2: Grootste voordeel is de veiligheid kinderen

Veiligheid kinderen en fijner voor ouders

Zowel ouders als omwonenden zien als grootste voordeel de veiligheid van de kinderen. Ouders meer dan omwonenden: 96% van de ouders en 63% van de omwonenden noemt dit voordeel. Bij de gevolgen van de straatafsluiting komen de percentages vrijwel overeen op dit punt: 94% van de ouders en 58% van de omwonenden is het (helemaal) eens dat het met de straatafsluiting veiliger is voor de kinderen. Laten we de omwonenden buiten beschouwing die dit niet weten, dan is het percentage dat het (helemaal) eens is: 75%. Dat het met de straatafsluiting fijner is voor ouders, vindt 86% van de ouders en 41% van de omwonenden. Zonder de omwonenden die dit niet weten, is dat percentage: 61%.

Minder voordeel voor buurtbewoners

De straatafsluiting zorgt volgens 34% van de omwonenden en 67% van de ouders ervoor dat het veiliger is voor buurtbewoners. Volgens 38% van de omwonenden en 50% van de ouders is het fijner voor buurtbewoners. Ongeveer evenveel omwonenden, 35% is het hier juist (helemaal) mee oneens.

Conclusie

Het grootste voordeel van de Schoolstraat is de (toegenomen) veiligheid voor de schoolkinderen. Dat vinden vrijwel alle ouders en de meerderheid van de omwonenden. Verder laten de resultaten zien dat de Schoolstraat met name fijn is voor ouders en minder voor omwonenden. Voor ruim 1 op de 3 omwonenden is de straatafsluiting nadelig.



Conclusie 3: Veiligheid Capucijnenstraat (nog) beter

Veiligheid Capucijnenstraat tijdens de straatafsluiting

Van alle omwonenden samen in het hele gebied, vindt 40% de Capucijnenstraat (heel) veilig tijdens de straatafsluiting. Ongeveer een kwart (24%) vindt de Capucijnenstraat straat juist (heel) onveilig.

Van alle ouders vindt 80% de Capucijnenstraat (heel) veilig).

Kijken we naar de 40% omwonenden die de Capucijnenstraat **(heel) veilig** vinden (n=55), dan vindt 84% van hen deze straat door de straatafsluiting nog veiliger en 7% even veilig: samen 91%.

Van de 24% omwonenden die deze straat **(heel) onveilig** vinden (n=33), vindt 24% van hen deze straat door de straatafsluiting nog onveiliger en 24% even onveilig: samen 48%; 42% vindt het veiliger.

Van de 80% ouders die de Capucijnenstraat **(heel) veilig** vinden (n=158), vindt 92% deze straat door de straatafsluiting nog veiliger en 1% even veilig: samen 93%. Van de ouders die neutraal oordelen over de veiligheid van de Capucijnenstraat of deze onveilig vinden (n=37), oordeelt 89% dat deze straat door de straatafsluiting veiliger is.

Conclusie

De meeste omwonenden oordelen dat de Capucijnenstraat (nog) veiliger is met de straatafsluiting, dat vinden met name de omwonenden die de straat veilig vinden, maar dat vindt ook 42% van de omwonenden die de straat (heel) onveilig vinden.

Vrijwel alle ouders vonden de Capucijnenstraat al veilig en vinden de straat door de afsluiting nog veiliger.



Conclusie 4: Veiligheid en onveiligheid omliggende straten versterkt door Schoolstraat

Andere straten

Van de omwonenden die hun eigen straat **(heel) veilig** vinden (n=35), vindt 23% hun straat door de straatafsluiting nog veiliger en 43% even veilig: samen 66%. Niemand vindt hun straat onveiliger.

Van hen die hun eigen straat **(heel) onveilig** vinden (n=28), vindt 64% hun straat door de straatafsluiting nog onveiliger en 21% even onveilig: samen 85%. Niemand vindt hun straat veiliger.

Van de omwonenden die hun straat niet veilig en niet onveilig vinden (n=22), geeft 32% aan dat hun straat onveiliger is geworden en 5% dat het veiliger is geworden; 59% vindt de veiligheid hetzelfde.

Conclusie

Omwonenden oordelen wisselend over de veiligheid van hun eigen straat. Van de omwonenden die hun straat **veilig** vinden, vinden 2 op de 3 omwonenden dat deze straat veiliger is geworden of even veilig is met de straatafsluiting. Maar van de omwonenden die hun straat **onveilig** vinden, dat zijn bijna net zoveel mensen, vinden ruim 4 van de 5 omwonenden dat deze straat onveiliger of even onveilig is met de straatafsluiting. Niemand van hen vindt dat hun straat veiliger is geworden. Van de omwonenden die **neutraal** oordelen over de veiligheid van hun straat geeft 1 op de 3 aan dat deze onveiliger is geworden. De invloed van de straatafsluiting is daarmee een versterker: onveilig wordt nog onveiliger, veilig wordt nog veiliger. Het effect is groter bij onveiligheid. Omwonenden geven bijvoorbeeld aan dat er meer chaos is, doordat ouders op veel plekken parkeren waardoor de doorgang belemmerd wordt. En dat ouders, kinderen en andere weggebruikers de verkeersregels negeren, onder meer door de schijnveiligheid die de afsluiting creëert.



Conclusie 5: Grote Gracht meest onveilig

Capucijnenstraat en Capucijnengang

Ouders oordelen positiever over de veiligheid van de Capucijnenstraat en Capucijnengang dan over de andere straten. Tijdens de straatafsluiting vinden respectievelijk 80% en 74% van de ouders deze straten (heel) veilig. Over de andere straten varieert dat tussen de 14% en 42%. Over deze straten hebben ook veel ouders geen mening. Mogelijk komen ze niet of weinig in die straten.

Grote Gracht

Uitzondering is de Grote Gracht. Daar hebben de meeste ouders wel een mening over de veiligheid. De helft van de ouders vindt de Grote Gracht (heel) **onveilig**. Nemen we alleen de ouders met een mening over de veiligheid, dan is dit 59%.

Ouders en omwonenden geven aan dat de Grote Gracht op zichzelf al een hele drukke en onveilige straat is met veel verschillende weggebruikers. Door de Schoolstraat wordt in de Grote Gracht aan beide kanten (fout) geparkeerd en zijn er overal overstekende kinderen. Verder wordt er vaak te hard gereden. Meer dan de helft van de ouders (61%) vindt de situatie in de Grote Gracht even veilig of even onveilig met en zonder Schoolstraat. Dat is voor een belangrijk deel even **onveilig**.

Conclusie

De Grote Gracht lijkt de meest onveilige straat en die onveiligheid lijkt iets groter tijdens de straatafsluiting, hoewel de Grote Gracht ook zonder straatafsluiting onveilig is.



Conclusie 6: Weinig verandering in brengen en halen

De fiets of auto

We vroegen of ouders als gevolg van de straatafsluiting van de Capucijnenstraat de auto vaker lieten staan en vaker te voet of met de fiets kwamen. Maar daar lijkt weinig sprake van. En als ouders hun vervoermiddel al veranderden, dan is dat voor de meeste ouders tijdelijk. Slechts 5% van de ouders is van plan vaker de fiets te nemen, ook zonder straatafsluiting en 7% zal de auto blijvend minder vaak gebruiken. Dit kan verklaard worden doordat veel ouders verder af wonen van school: 63% woont buiten het centrum van Maastricht, waarvan een deel buiten Maastricht.

Parkeren in de buurt

Ouders brengen op dinsdag en donderdag hun kind iets vaker met de auto, scooter of motor dan op de andere 3 dagen. Zowel met als zonder straatafsluiting. Op vrijdag is dit het minst vaak. Er zijn amper verschillen tussen met en zonder afsluiting. En dat geldt ook voor waar ouders die met de auto komen parkeren om hun kind te laten uitstappen. Zowel met als zonder straatafsluiting parkeert ongeveer 8 op de 10 ouders in een straat in de buurt; 1 a 2 van de 10 ouders parkeren nergens, maar laten de kinderen uitstappen en rijden dan door.

Conclusie

Bijna alle ouders brengen hun kinderen op dezelfde manier naar school tijdens de straatafsluiting als zonder en zij parkeren met name in omliggende straten.



Respons en kenmerken



Respons en kenmerken ouders

Alle 288 ouders/ verzorgers (vanaf nu 'ouders') met 1 of meer kinderen op school van het Montessori Kindcentrum Maastricht kregen een e-mail van de directeur, met het verzoek om mee te doen aan een online vragenlijst over de Schoolstraat Capucijnenstraat.

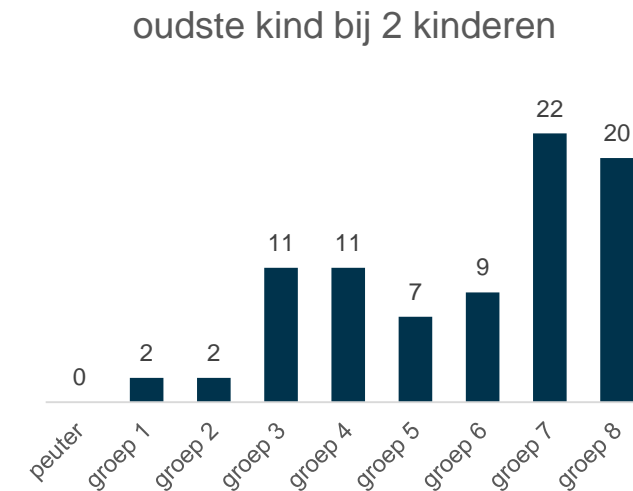
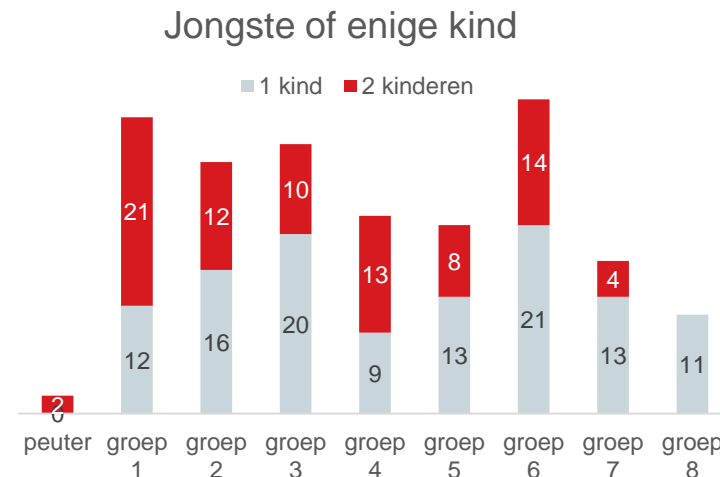
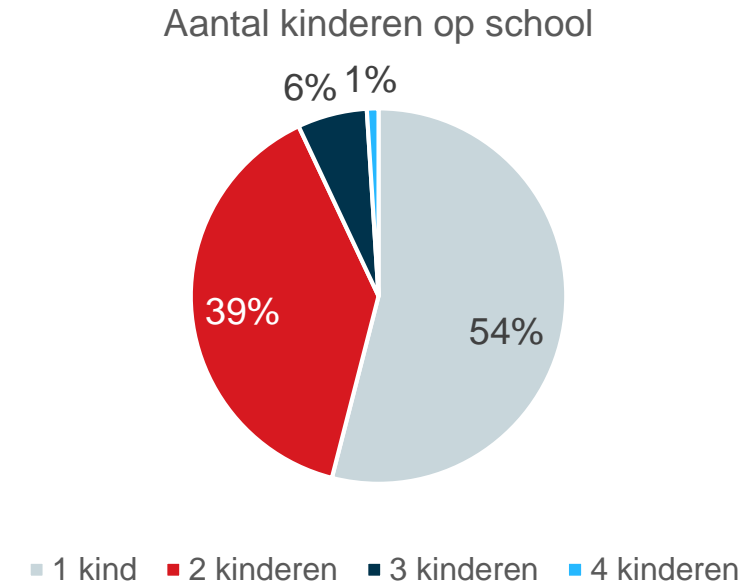
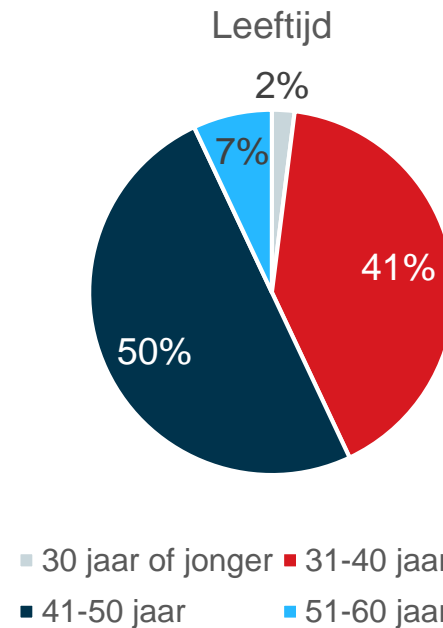
In totaal deden 214 ouders mee (74%)*. Van hen woont:

- 37% in de buurt van school (in of aan de wijk: Centrum).
- 59% in Maastricht, maar verder van school (buiten de wijk: Centrum).
- 3% buiten Maastricht (ook België).

Dit beeld komt vrijwel overeen met de totale groep ouders van de school en is daarmee een goede afspiegeling. De hoge respons maakt dat de resultaten voor deze groep betrouwbaar zijn. Weging was niet nodig.

Vrijwel alle ouders zijn tussen 31 en 50 jaar (91%) en iets meer dan de helft (62%) is vrouw. Meer dan de helft, 54%, heeft 1 kind op school van het Montessori Kindcentrum Maastricht en nog eens 39% 2 kinderen. Hun kinderen zitten redelijk gelijk verdeeld over de 8 groepen. In de grafieken staan de gegevens opgenomen van ouders met 1 of 2 kinderen op school (93%). Van de ouders met meerdere kinderen haalt en brengt 90% hun kinderen op dezelfde manier naar school; bij 10% van hen verschilt dit per kind.

* Dit is een hoog responspercentage op vragenlijstonderzoek.



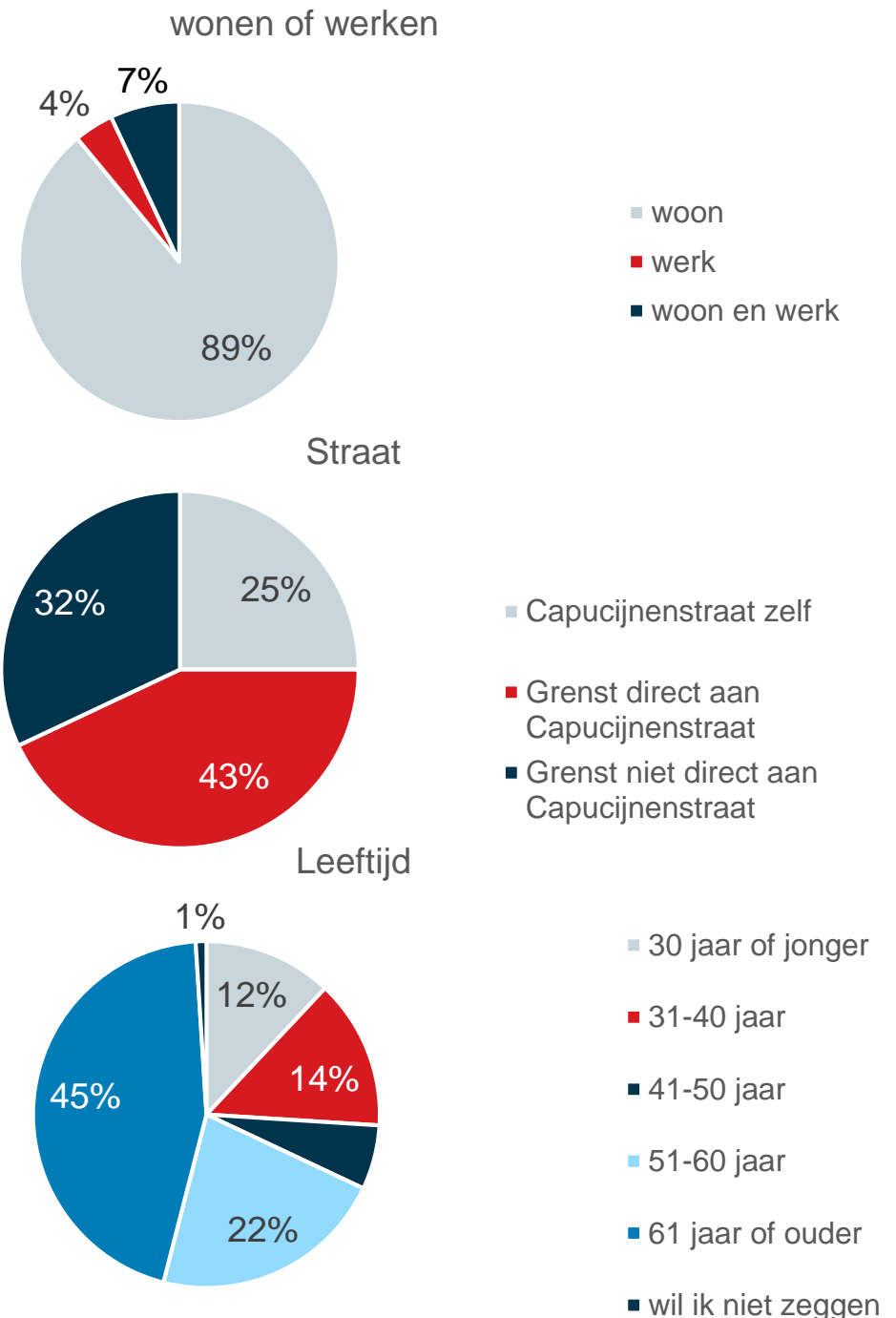
Respons en kenmerken omwonenden

Alle 998 omwonenden van de Capucijnenstraat kregen per post een uitnodiging om mee te doen aan de online vragenlijst. Dat waren bewoners en ondernemers in de volgende straten: Capucijnengang, Capucijnenstraat, Bogaardenstraat, (deel van de) Grote Gracht, (deel van de) Herbesnusstraat, Hoog Frankrijk, Statenstraat. Zie de verantwoording achteraan voor het kaartje met het gebied.

In totaal deden 134 omwonenden mee (13%). Van hen is 89% bewoner in 1 van genoemde straten. Een kwart woont/werkt in de **Capucijnenstraat** zelf.

De grootste groep (45%) is 61 jaar of ouder; in totaal is 67% 51 jaar of ouder. Iets meer dan de helft van de respondenten is man (56%). Bijna 3 van de 5 woont alleen (58%) en bijna een kwart met partner zonder kinderen onder 18 jaar (23%). Een kleine 9% van de omwonenden woont met kinderen onder 18 jaar. De helft van de respondenten werkt (49%) en ruim een kwart is met pensioen (26%)

Voor 1) de verdeling bewoners/ ondernemers binnen de groep omwonenden en 2) de verdeling naar straat is gewogen. Weging is een statistisch verantwoorde manier om een representatiever, eerlijker beeld te krijgen op het moment dat de groep respondenten afwijkt van de verdeling in de totale groep. Daarmee zijn de resultaten redelijk betrouwbaar.



Duiding respons omwonenden

De respons van 13% bij de omwonenden is zoals gezegd laag. Er kunnen allerlei oorzaken zijn voor deze lage respons. Dit is niet onderzocht, dus daar kunnen geen conclusies aan verbonden worden.

Een mogelijke verklaring voor de lage respons is, dat het voor een deel van de omwonenden geen belangrijk thema is. Maar het kan ook zijn dat mensen zich minder aangesproken voelden, omdat de uitnodigingsbrief niet aan hen persoonlijk gericht was ('Aan de bewoners van'). Mogelijk openden ze de brief niet of lazen ze slecht wat erin stond.

We boden mensen de mogelijkheid om een schriftelijke vragenlijst op te vragen, voor het geval digitaal invullen een hindernis zou zijn. Daar heeft niemand gebruik van gemaakt.

Resultaten – deel 1

Ouders en omwonenden over de straatafsluiting



Tijdens de straatafsluiting

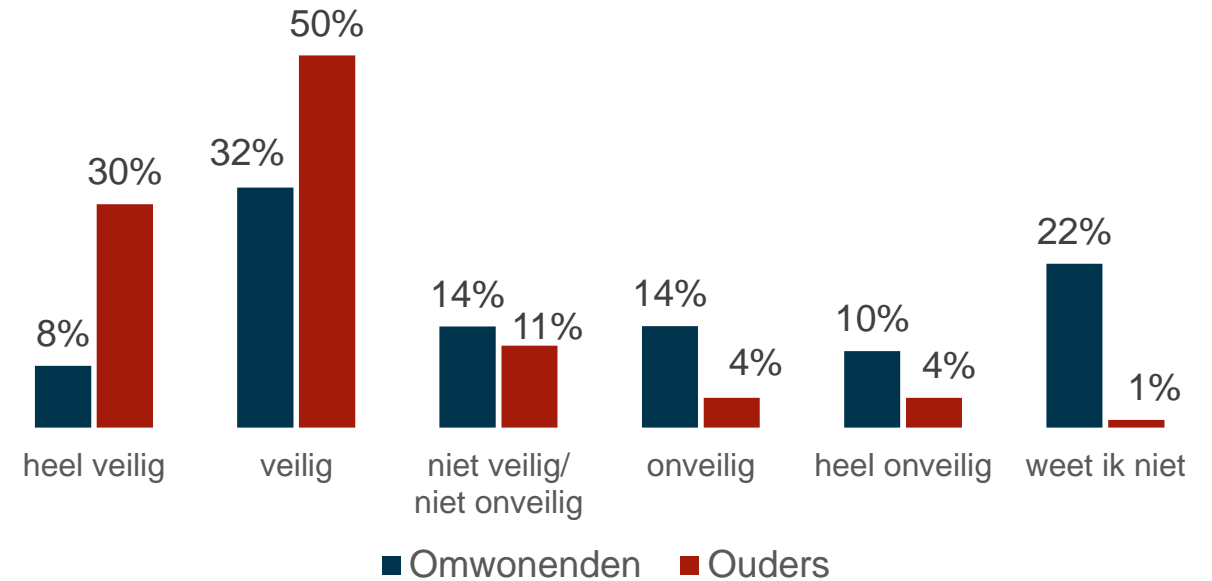
We vroegen ouders en omwonenden een aantal zaken over de straatafsluiting van de Capucijnenstraat, over de Schoolstraat.

Meer ouders (80%) dan omwonenden (40%) vinden de Capucijnenstraat tijdens de breng- en haaltijden van school (heel)veilig tijdens de straatafsluiting. Omwonenden (24%) vinden de straat vaker (heel) onveilig dan ouders (8%). 22% van de omwonenden geeft aan het niet te weten. Dit is het beeld van alle omwonenden, ook als ze er niet zelf in wonen of werken.

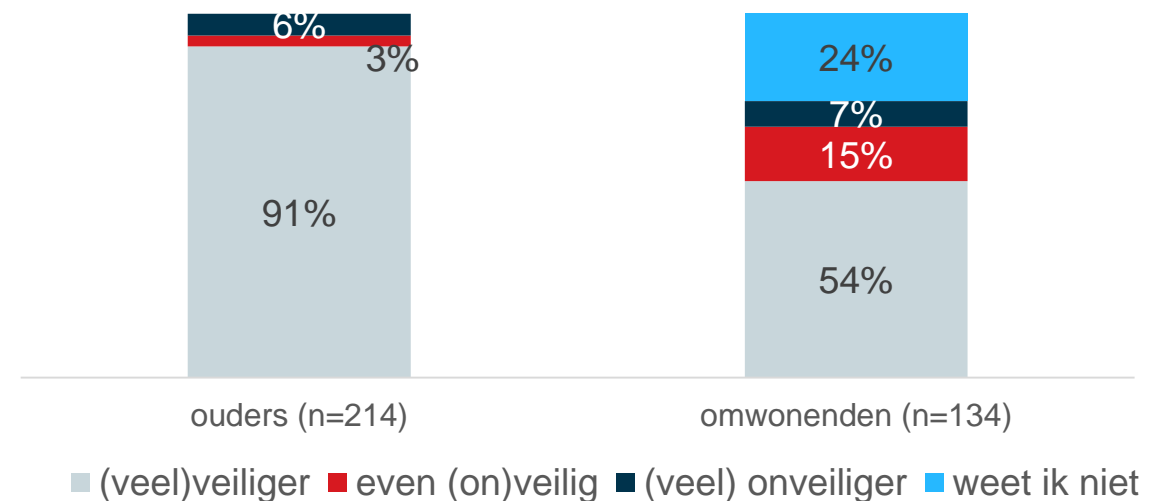
Vrijwel alle ouders, 91%, vinden dat de Capucijnenstraat (veel) veiliger is geworden door de straatafsluiting. Bij omwonenden is dat iets meer dan de helft: 54%. Een kwart van hen weet het niet.

De stellingen hierna hebben ouders beantwoord voor 'in de buurt van de school' en omwonenden voor 'mijn eigen straat'. Dat gaat over eenzelfde gebied: in en om de Capucijnenstraat.

Wat vindt u van de veiligheid van de Capucijnenstraat op de breng- en haaltijden van school tijdens de straatafsluiting?



Capucijnenstraat veiliger of onveiliger



Gevolgen van de straatafsluiting

Toelichting

We vroegen ouders en omwonenden naar een aantal gevolgen van de straatafsluiting van de Capucijnenstraat.

Dat deden we in de vorm van stellingen, waarop zij aangaven of zij het hier mee eens of oneens zijn.

Die stellingen hebben ouders beantwoord voor 'in de buurt van de school' en omwonenden voor 'mijn eigen straat'. Dat gaat over eenzelfde gebied: in en om de Capucijnenstraat.

De resultaten staan op de volgende 4 dia's. De stellingen gaan over: parkeren, agressie, geluidsoverlast, drukte, doorstroming van verkeer, overzichtelijkheid van de verkeerssituatie en veiligheid.

Door de straatafsluiting

Parkeren

Omwonenden geven meer dan ouders aan dat door de straatafsluiting meer auto's fout staan geparkeerd: 48% is het (helemaal) eens tegenover 24% van de ouders. Meer ouders (38%) zijn (helemaal) oneens, tegenover 11% van de omwonenden.

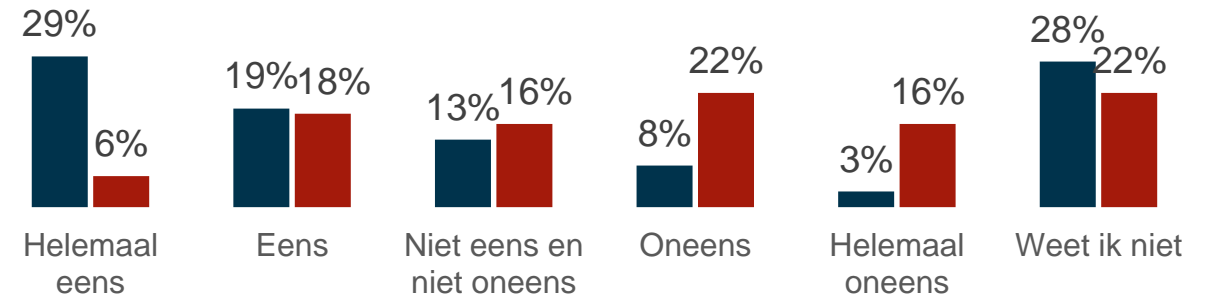
Agressie/ ergernis

Meer omwonenden (32% (helemaal) eens) dan ouders (13% (helemaal) eens) ervaren meer agressie/ ergernis; 16% van de omwonenden is het (helemaal)oneens tegenover 51% van de ouders.

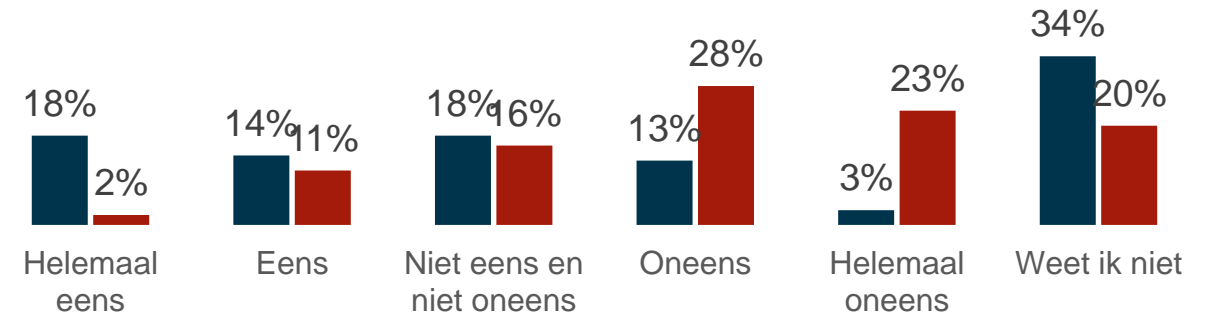
Meer geluidsoverlast

Over de geluidsoverlast geven meer omwonenden dan ouders aan dat er meer geluidsoverlast is door straatafsluiting: 27% van de omwonenden is het (helemaal) eens, tegenover 2% van de ouders; 35% van de omwonenden is het (helemaal) oneens, tegenover 66% van de ouders.

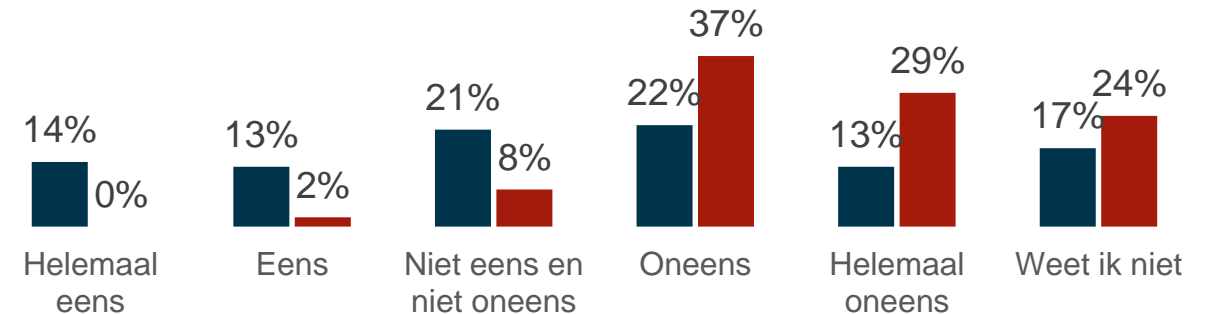
Meer auto's staan fout geparkeerd



Er is meer agressie/ ergernis bij verkeersdeelnemers



Meer geluidsoverlast in eigen straat/ in buurt van school



■ Omwonenden ■ Ouders

Door de straatafsluiting

Drukke

Omwonenden geven meer dan ouders aan dat door de straatafsluiting de drukte is verplaatst naar andere straten: 47% is het (helemaal) eens tegenover 24% van de ouders. Meer ouders (34%) zijn (helemaal) oneens, tegenover 8% van de omwonenden. Een groot deel van beide groepen weet het niet.

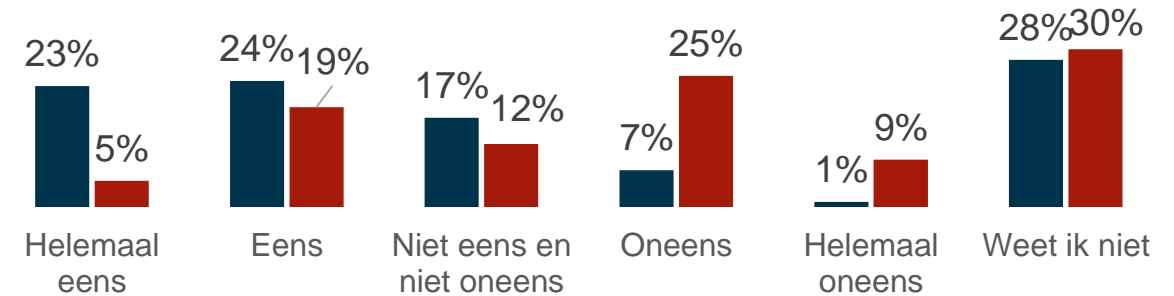
Doorstroming verkeer

Omwonenden vinden dat het verkeer slechter doorstroomt door de straatafsluiting: 42% is het (helemaal) oneens dat het verkeer beter doorstroomt, tegenover 14% van de ouders. Van de ouders is 41% het (helemaal) eens, tegenover 8% van de omwonenden.

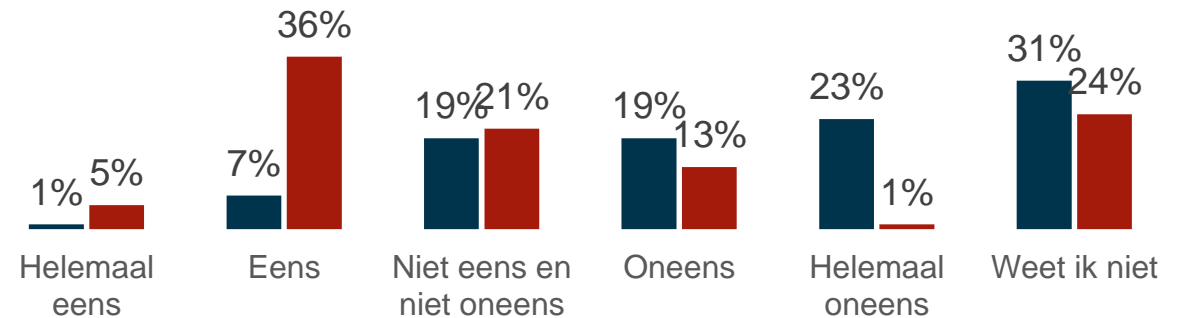
Overzichtelijk

Over de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie geven meer omwonenden dan ouders aan dat zij het (helemaal) oneens zijn: 37% van de omwonenden tegenover 8% van de ouders; 31% van de omwonenden is het (helemaal) eens, tegenover 77% van de ouders.

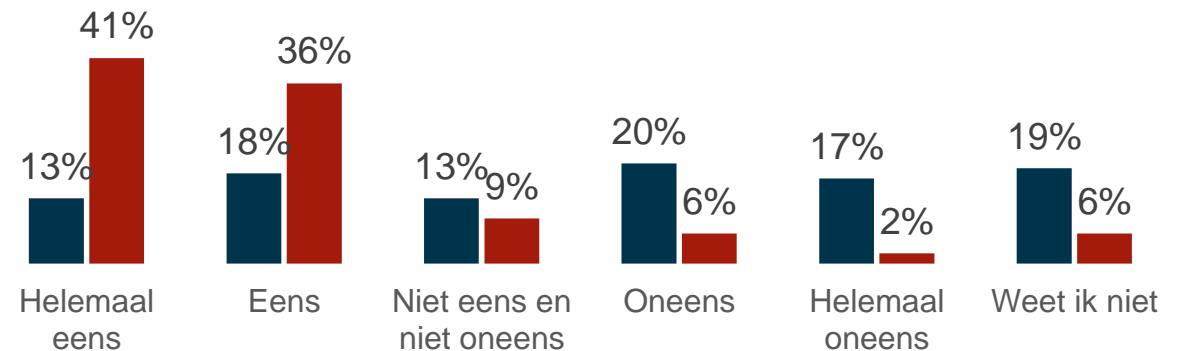
De drukte is verplaatst naar andere straten



Het verkeer stroomt beter door



De verkeerssituatie is overzichtelijker



■ Omwonenden ■ Ouders

Door de straatafsluiting

Minder geluidsoverlast

Over de geluidsoverlast geven meer ouders dan omwonenden aan dat er minder geluidsoverlast is door straatafsluiting: 51% van de ouders is het (helemaal) eens, tegenover 17% van de omwonenden; 5% van de ouders is het (helemaal)oneens, tegenover 40% van de omwonenden.

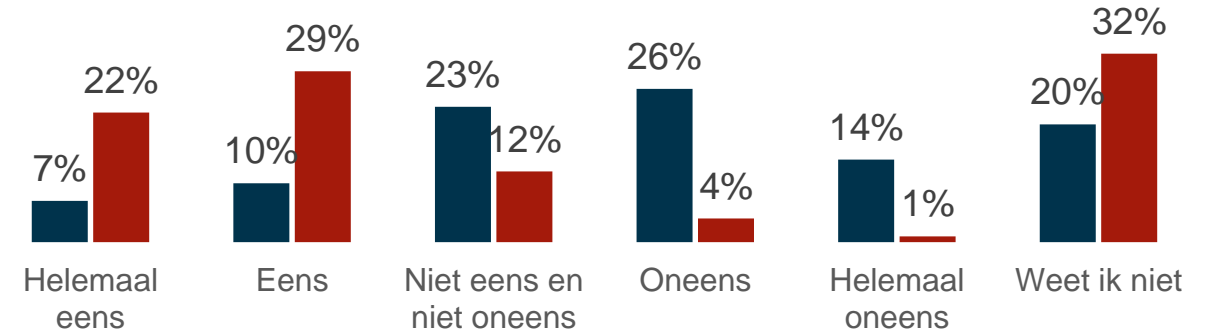
Te voet of fiets

Of meer ouders en kinderen te voet of met de fiets naar school komen in plaats van met de auto, weten de meeste omwonenden en ouders niet (46% en 44%). Van de omwonenden denkt 20% dat dit inderdaad zo is, tegenover 46% van de ouders. Van de omwonenden denkt 20% dat het niet zo is, tegenover 2% van de ouders.

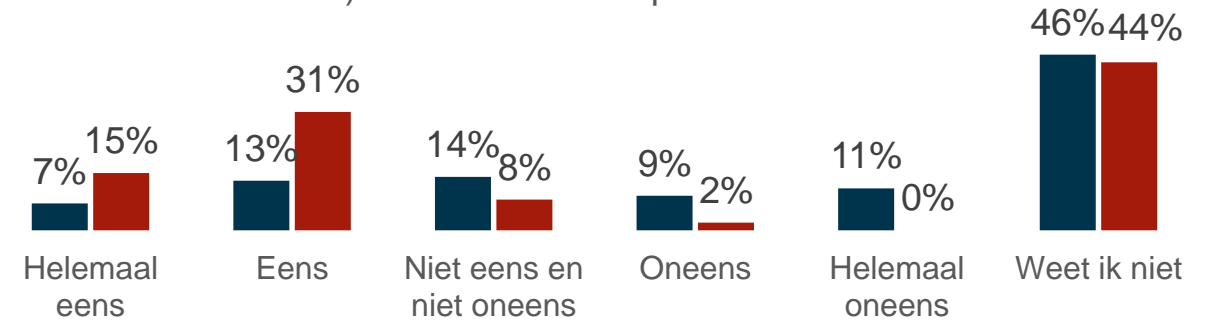
Veiligheid kinderen

Over de veiligheid voor de kinderen geeft 58% van de omwonenden aan dat dit inderdaad zo is door de straatafsluiting; bij de ouders is dat 94%. Zonder omwonenden die 'weet ik niet' zeiden, is 75% het (helemaal) eens.

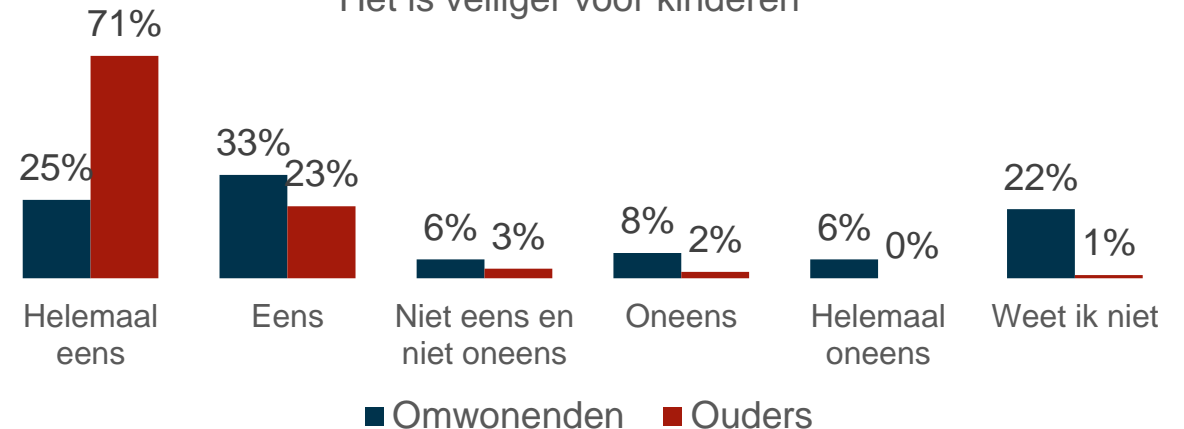
Minder geluidsoverlast in mijn straat/ buurt van school



Meer ouders en kinderen komen te voet (step of skateboard) of met de fiets in plaats van met de auto



Het is veiliger voor kinderen



Door de straatafsluiting

Fijner voor ouders

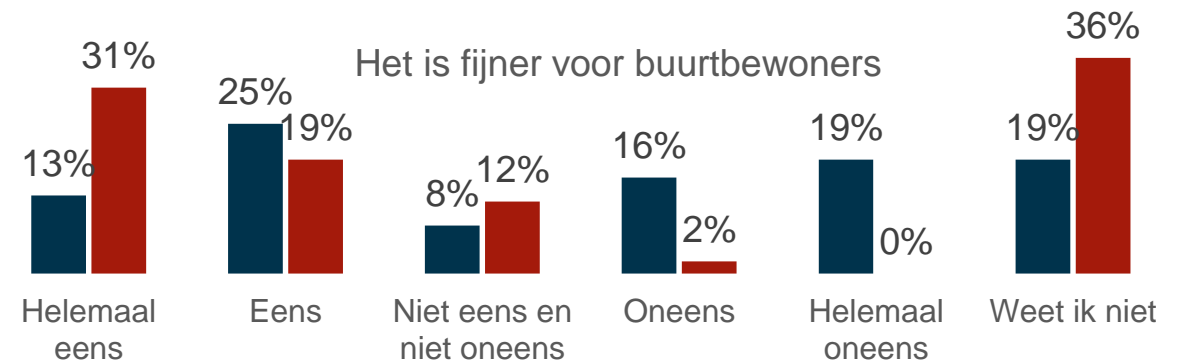
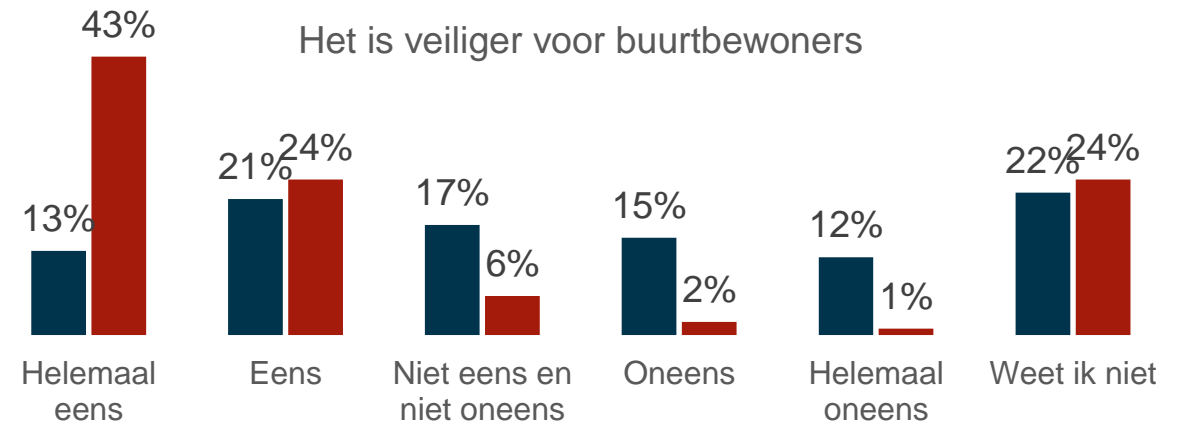
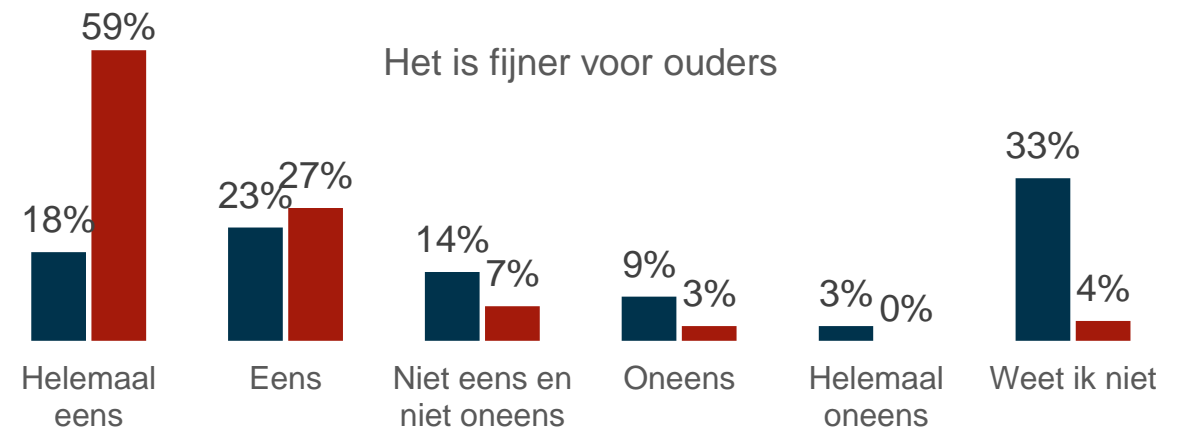
Van de omwonenden is 41% het (helemaal) eens dat de straatafsluiting fijner is voor ouders. Bij ouders is dat 86%. Veel omwonenden weten het niet (33%).

Veiliger voor buurtbewoners

Met de stelling dat de straatafsluiting ervoor zorgt dat het veiliger is voor buurtbewoners, is 34% van de omwonenden het (helemaal) eens. Bij de ouders is dat 67%. Van de omwonenden is 27% het (helemaal) oneens; bij de ouders is dat 3%.

Fijn voor buurtbewoners

Ook bij de stelling dat de straatafsluiting fijner is voor buurtbewoners, zijn ouders positiever dan omwonenden: 38% van de omwonenden is het (helemaal) eens tegenover 50% van de ouders. Een groot deel van de ouders (36%) en omwonenden (19%) weet het niet. Van de omwonenden geeft 35% aan dat (helemaal) niet fijner is, tegenover 2% van de ouders.



Hinder van de straatafsluiting

Van de omwonenden heeft 49% **geen** hinder van de straatafsluiting. Bij de ouders is dat 92%. Dat betekent dat 51% van de omwonenden **wel** hinder heeft.

Mensen die wel hinder ondervinden, konden 1 of meer dingen noemen en hun antwoord toelichten*. De helft van de **omwonenden** die hinder ervaren (n=68), noemen vooral:

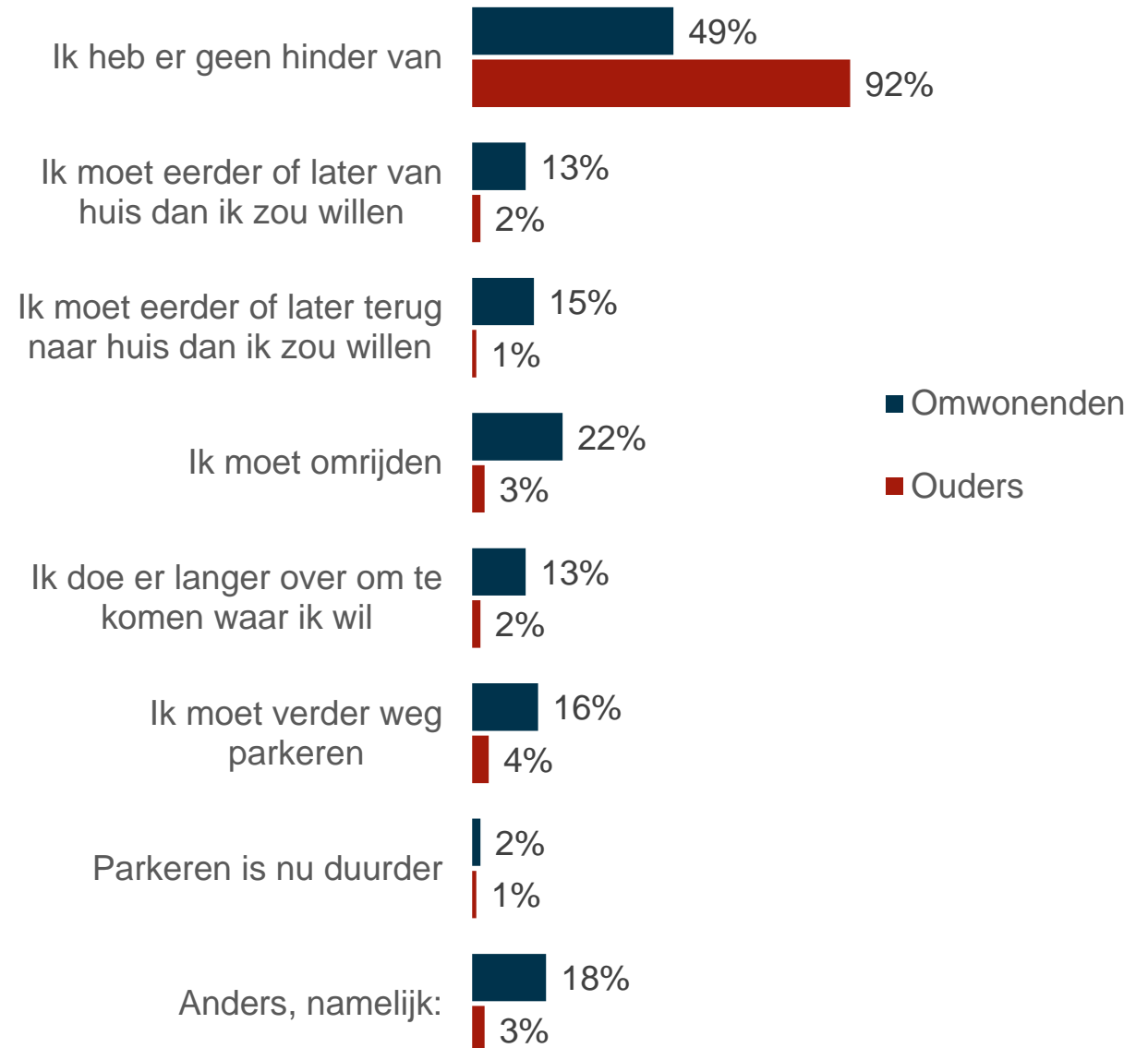
- Omrijden (22%)
- Veder weg parkeren (16%)
- Eerder of later terug naar huis (15%)
- Eerder of later van huis vertrekken (13%)
- Langere reistijd (13%)

Alle vormen van hinder werden vaker ondervonden door omwonenden dan door ouders.

Van de omwonenden die een bepaalde hinder noemen, geeft tussen 46%-86% van hen aan dat dit **(heel) grote** hinder is. Voor 'omrijden' is dat 46% en voor 'verder weg parkeren' is dat 86%.

* Alle toelichtingen staan in een aparte bijlage.

Welke hinder heeft u van de straatafsluiting?



Voordelen van de straatafsluiting

Omwonenden zien vaker **geen** voordelen van de straatafsluiting (26%) dan ouders (2%).

Mensen die wel voordelen zien, konden 1 of meer dingen noemen. Omwonenden (63%) en ouders (96%) noemen beide vooral dat het veiliger is voor kinderen. Verder noemen zij 'rustiger verkeer' en 'veiliger voor bewoners'.

Alle voordelen werden vaker door ouders genoemd dan door omwonenden.

Veiliger voor de kinderen

78% van de omwonenden die dit noemt, vindt dit een (heel) belangrijk voordeel. Bij ouders: 99%.

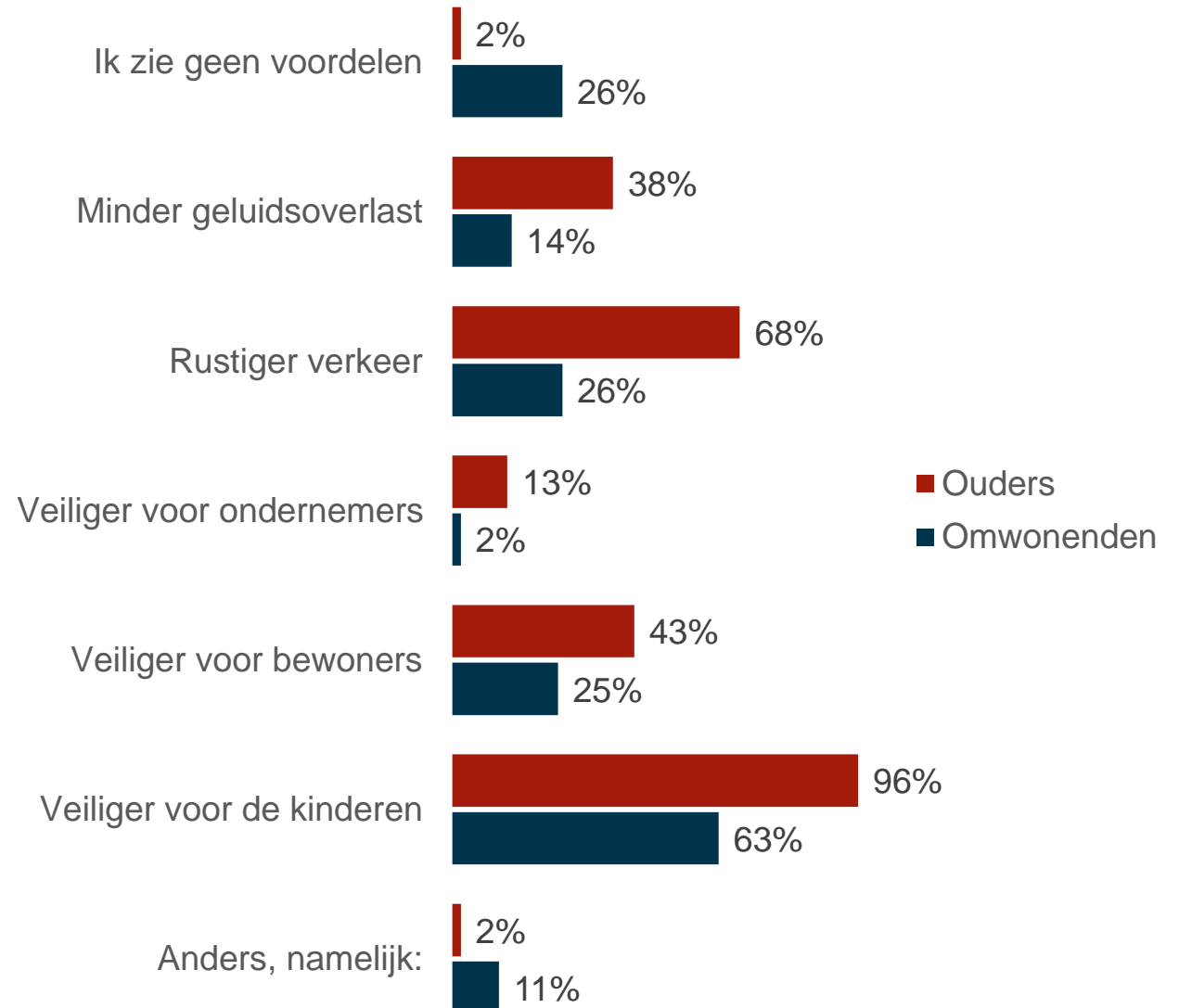
Rustiger verkeer

97% van de omwonenden die dit noemt, vindt dit een (heel) belangrijk voordeel. Bij ouders: 95%

Veiliger voor bewoners

89% van de omwonenden die dit noemt, vindt dit een (heel) belangrijk voordeel. Bij ouders: 83%.

Welke voordelen heeft u van de straatafsluiting?



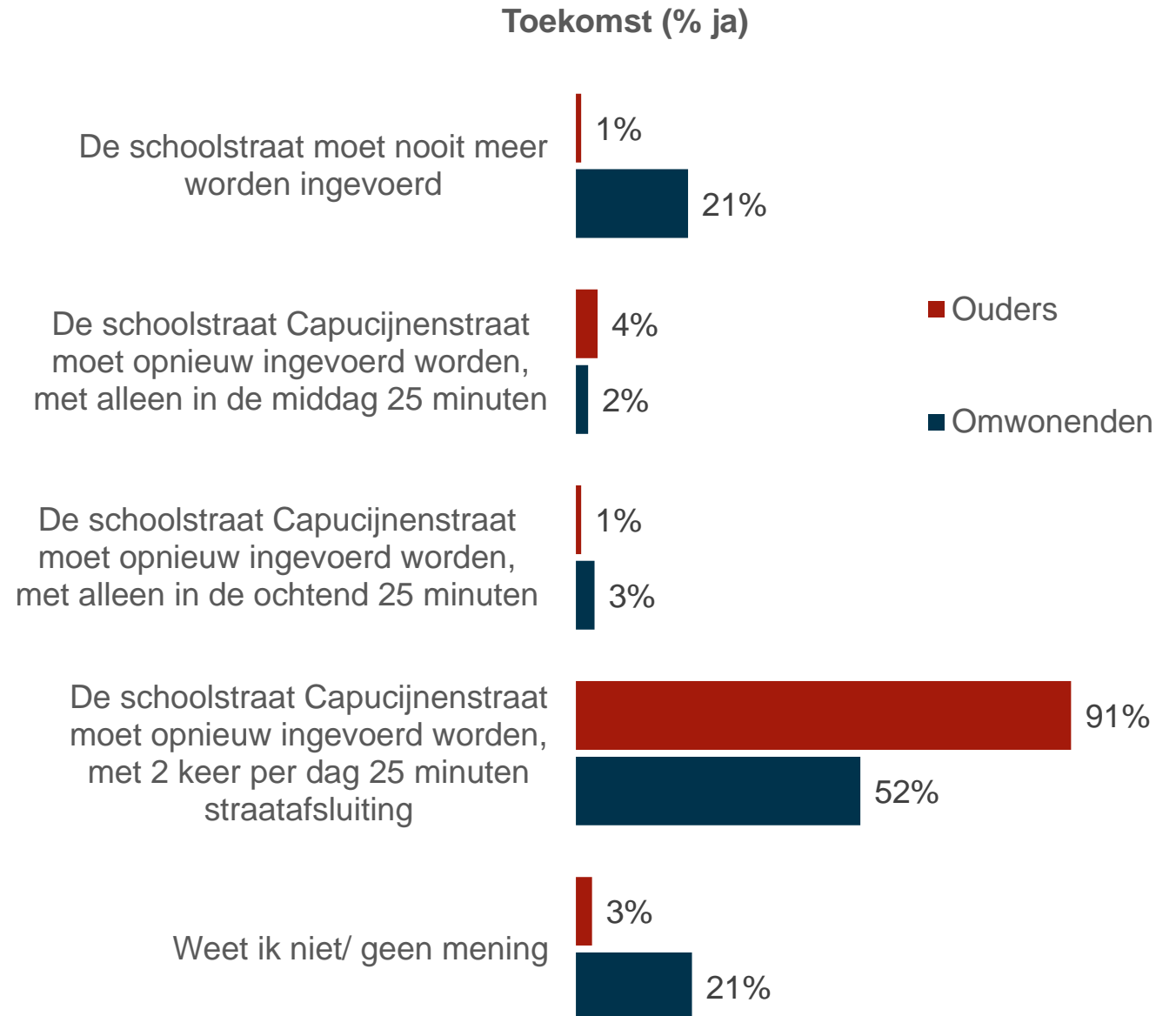
Toekomst schoolstraat Capucijnenstraat

Omwonenden en ouders gaven aan met welke uitspraak zij het eens zijn, over de toekomst van de Schoolstraat in de Capucijnenstraat.

De helft van de omwonenden (52%) en de meerderheid van de ouders (91%) wil de Schoolstraat opnieuw invoeren met **2 keer per dag** een straatafsluiting.

Kijken we naar de invoering van de Schoolstraat, ongeacht of de straatafsluiting 1 of 2 keer per dag is, dan willen vrijwel alle ouders (96%) dit en meer dan de helft van de omwonenden (57%).

Van de omwonenden wil 21% de Schoolstraat **nooit** meer invoeren. Bij de ouders is dit 1%.



Toekomst schoolstraat Capucijnenstraat

We keken naar het verschil tussen mensen die aan de uitersten zitten: Schoolstraat 2x per dag invoeren of nooit meer invoeren.

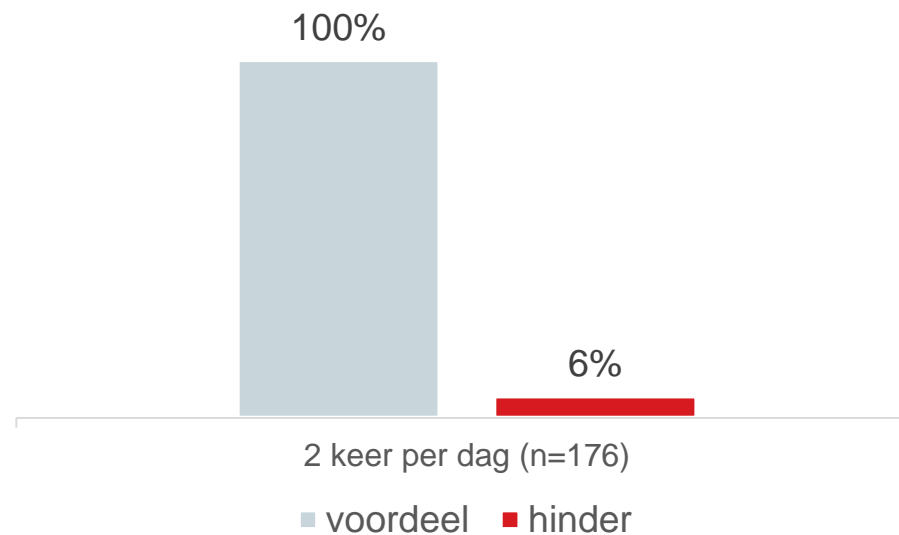
Ouders

Alleen de ouders die voorstander zijn van de Schoolstraat met 2x per dag een straatafsluiting kan bekeken worden (91%; n=176). Al deze ouders zien voordelen, met name dat het veiliger is voor de kinderen en 6% ervaart hinder. De andere groep is daarvoor te klein (1%; n=2).

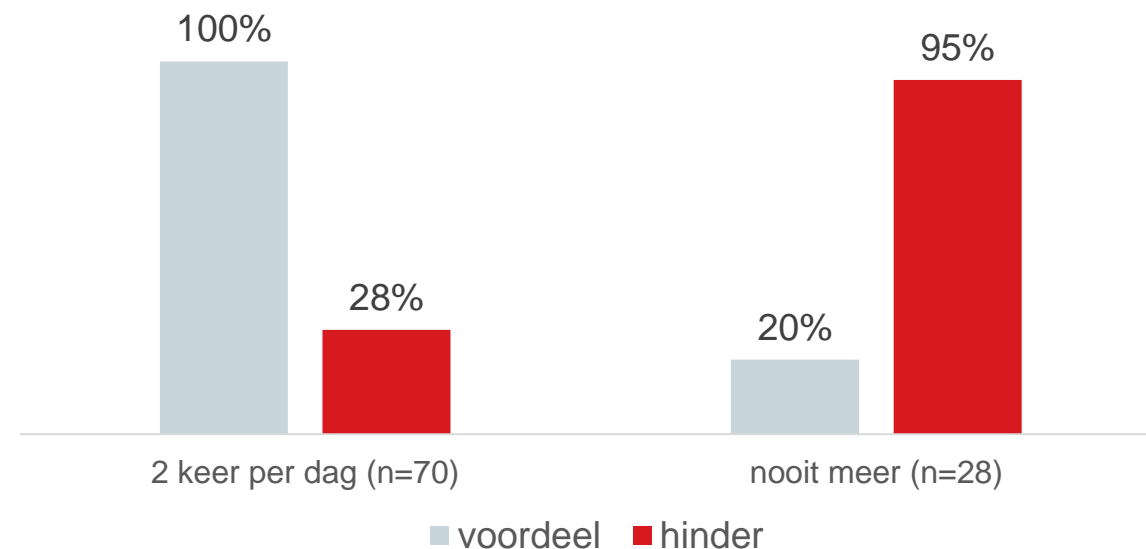
Omwonenden

Omwonenden zijn meer verdeeld over de toekomst van de Capucijnenstraat. Van de omwonenden die de Schoolstraat prima vinden (52%; n=70) ziet 100% voordelen en met name dat het veiliger is voor de kinderen; 28% ervaart hinder. Dat is vooral het moeten omrijden. Omwonenden die de Schoolstraat nooit meer willen (21%; n=28) ervaren vrijwel allemaal hinder (95%) en alle soorten hinder komen ongeveer even vaak voor; 1 op de 5 ziet voordelen (20%), ook hier met name dat het veiliger is voor de kinderen.

Ouders met voordeel en hinder



Omwonenden met voordeel en hinder



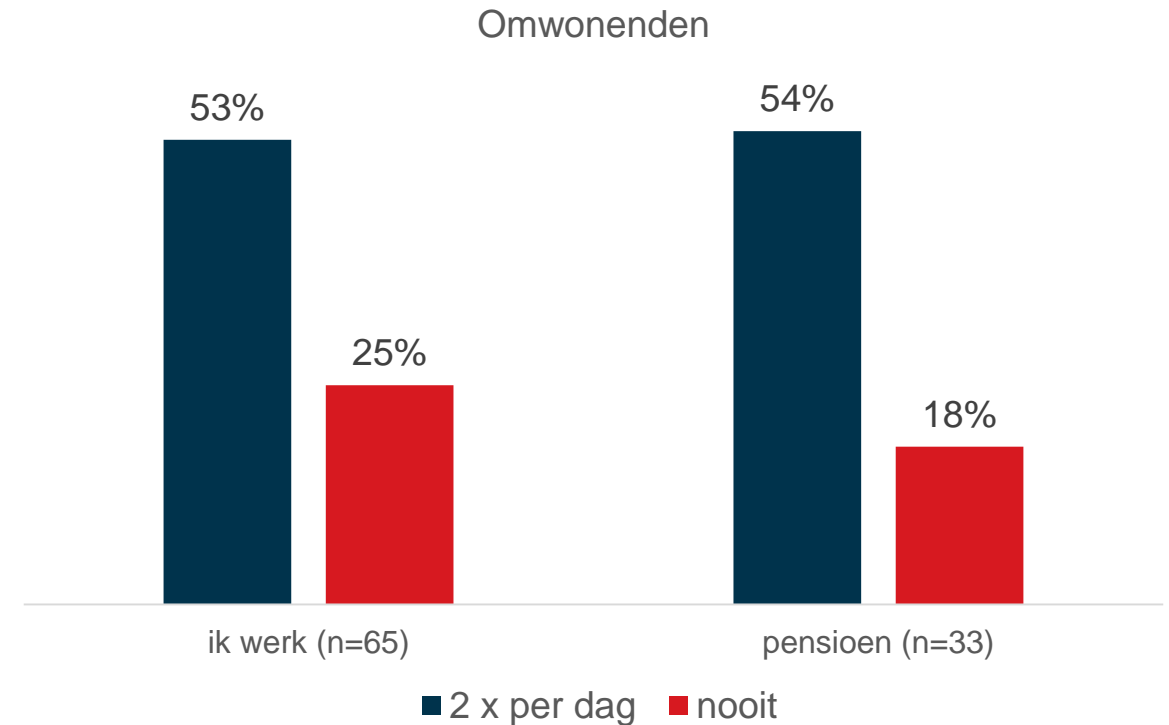
Toekomst schoolstraat Capucijnenstraat

Omwonenden

Van de omwonenden die werken (n=65) geeft 53% aan dat zij voorstander zijn de Schoolstraat met 2x per dag een straatafsluiting; 25% van hen wil de schoolstraat nooit meer.

Bij de omwonenden die met pensioen zijn (n=33) is een even groot deel voorstander van de Schoolstraat met 2x per dag een straatafsluiting (54%); 18% van hen wil de schoolstraat nooit meer.

Daarmee zijn de verschillen tussen werkenden en mensen met pensioen klein.



Resultaten – deel 2

Ouders: vervoer naar school en veiligheid straten



Met en zonder straatafsluiting

Ouders gaven aan hoe hun kind* in een normale week **zonder** en **met** straatafsluiting van en naar school gaat.

Ze konden meerdere manieren aangeven. Dit kan namelijk verschillen.

Zonder straatafsluiting

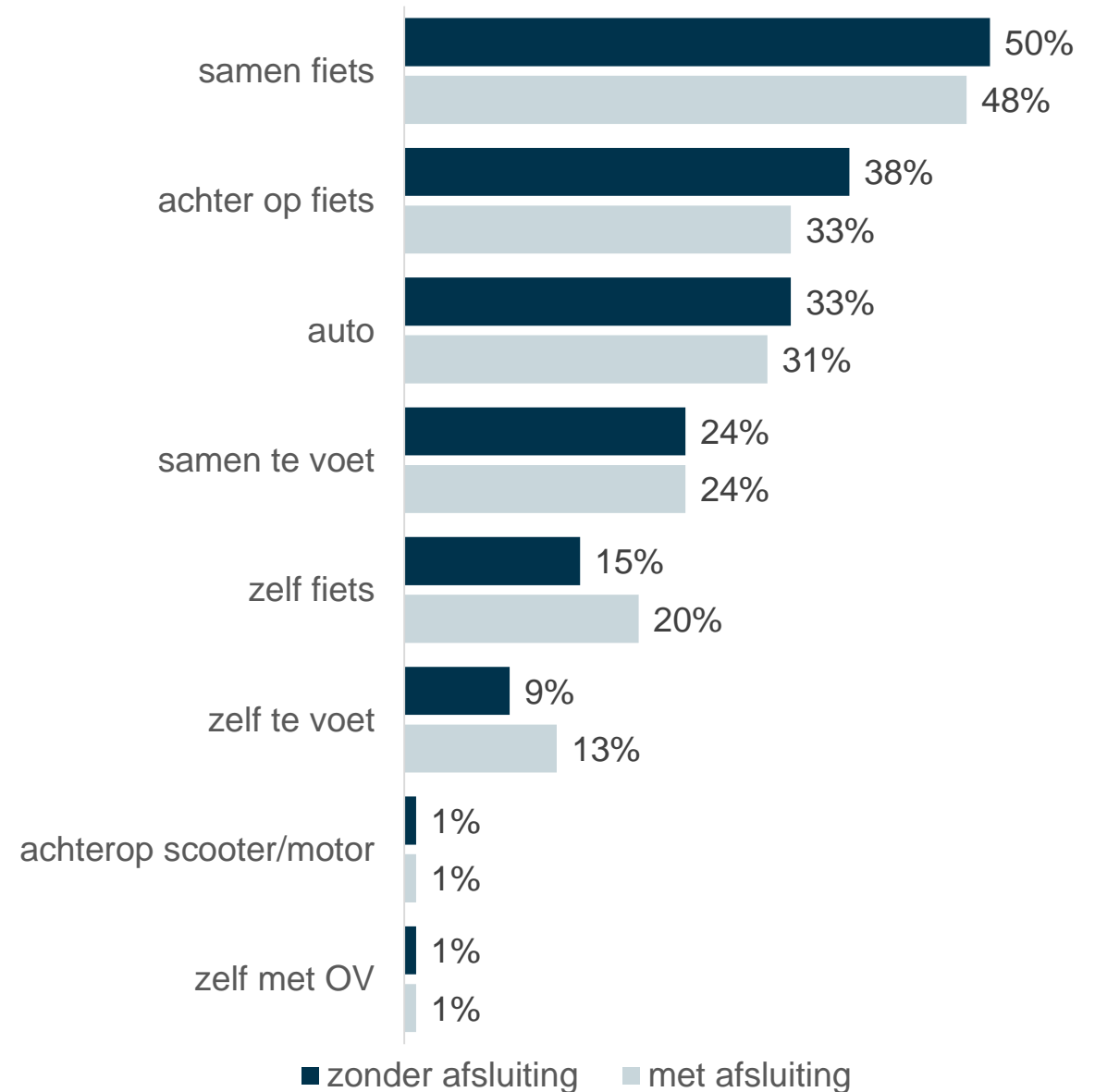
De helft van de ouders (50%) geeft aan dat zij 1 keer of vaker in de week samen met hun kind van en naar school fietsen. Bij 38% van de ouders zit het kind achterop en bij 33% wordt het kind eens of vaker met de auto gebracht.

Met straatafsluiting

Met de straatafsluiting brengt 48% het kind samen op de fiets, 33% achterop de fiets en 31% met de auto. Iets meer kinderen komen zelf met de fiets of te voet. Dit hoeft niet per se met de afsluiting te maken te hebben, als wel met corona en de maatregelen (laat uw kind zoveel mogelijk alleen naar school komen).

De verschillen zijn overigens klein tussen met en zonder afsluiting.

Hoe naar school



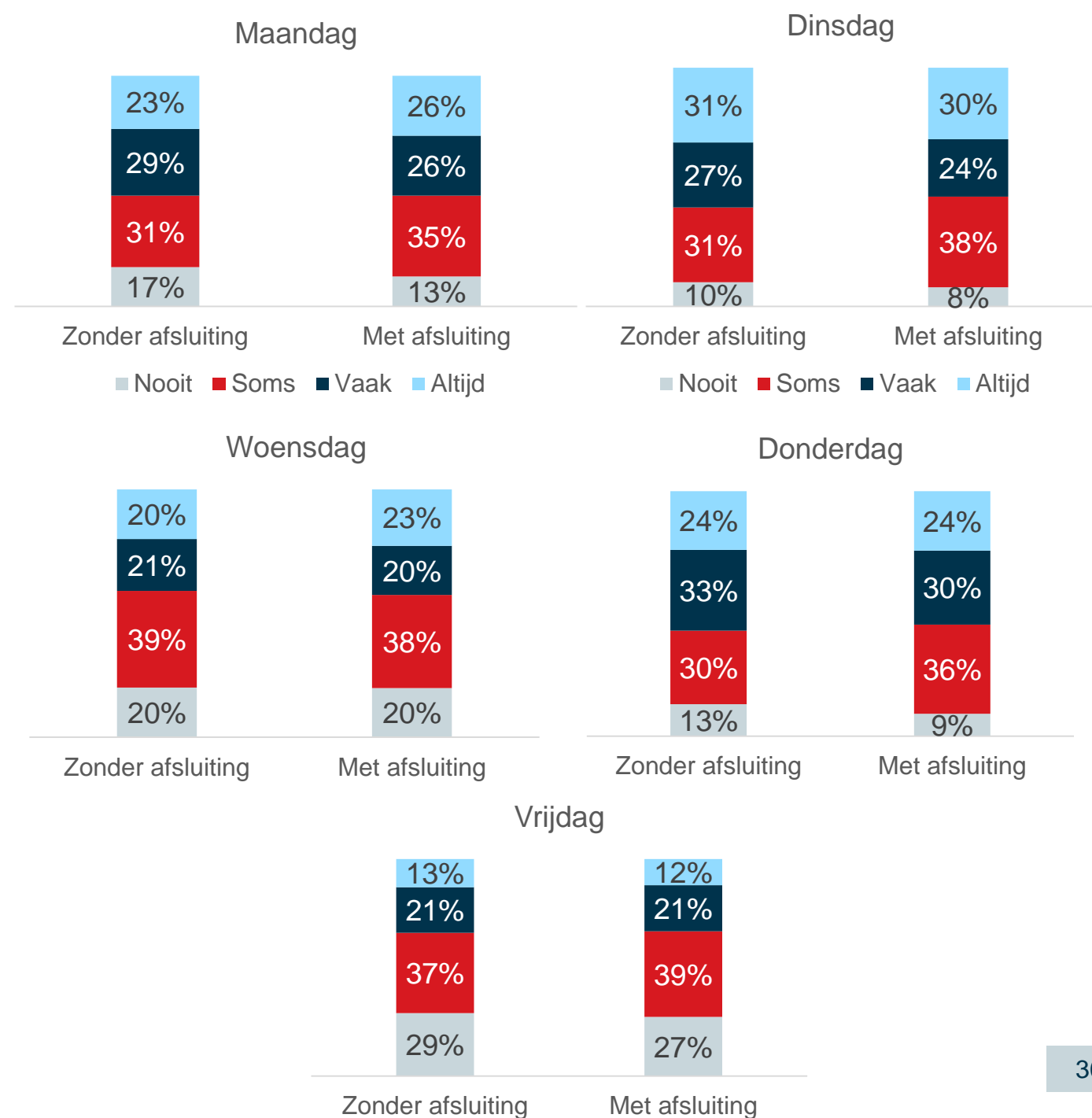
* Overall waar 'kind' staat, kan ook kinderen gelezen worden.

Met en zonder straatafsluiting

Ouders brengen op dinsdag en donderdag hun kind iets vaker met de auto, scooter of motor: (gemotoriseerd verkeer) dan op de andere 3 dagen. Zowel met als zonder straatafsluiting. Op vrijdag wordt de auto, motor of scooter het minst vaak gebruikt.

De verschillen tussen met en zonder afsluiting zijn minimaal en wijzen geen duidelijke richting op. Op dinsdag is het aandeel 'vaak + altijd' zonder afsluiting 58% en met afsluiting 54% (-4%). Op woensdag is dat zonder afsluiting 41% en met afsluiting 43%. (+2%).

Van de ouders die de auto gebruiken, parkeert 78% in een straat in de buurt en 13% parkeert nergens, maar laat de kinderen uitstappen en rijdt dan door. Dit is zonder straatafsluiting. Tijdens de straatafsluiting is dat nagenoeg het zelfde: 79% parkeert in een straat in de buurt en 15% parkeert nergens bij brengen.



De fiets en de auto

Fiets

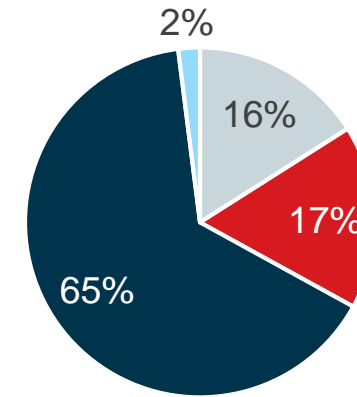
We vroegen ouders naar het gebruik van de fiets **tijdens** de straatafsluiting om hun kind naar school te brengen. Een kleine groep, 17% van de ouders, kwam vaker met de fiets (n=33). Het merendeel (65%) kwam even vaak met de fiets.

Van de **kleine groep die vaker fietste** (n=33), geven 17 ouders (52%) aan dat zij vaker de fiets pakten vanwege de straatafsluiting en 33% (11 ouders) is van plan dit te blijven doen. Van alle ouders is dat 5%.

Auto

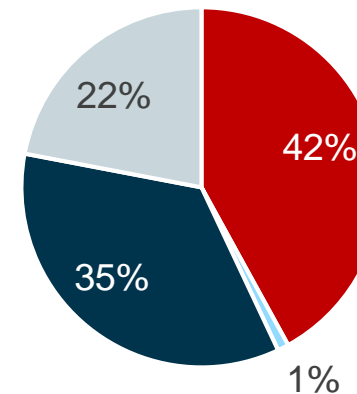
Ongeveer 1 op de 5 ouders (22%) geeft aan tijdens de straatafsluiting minder vaak te zijn gekomen met de auto (n=42). Van deze mensen geeft 31% aan dat dit vanwege de straatafsluiting was en 36% dat zij van plan zijn om dit in de toekomst blijvend te doen. Dat is 7% van alle ouders.

De fiets tijdens straatafsluiting



- ik kom en kwam nooit met de fiets
- ik kwam vaker met de fiets
- ik kwam even vaak met de fiets
- ik kwam minder vaak met de fiets

De auto tijdens de straatafsluiting



- ik kom en kwam nooit met de auto
- vaker met de auto
- even vaak met de auto
- minder vaak met de auto

Veiligheid van de straten

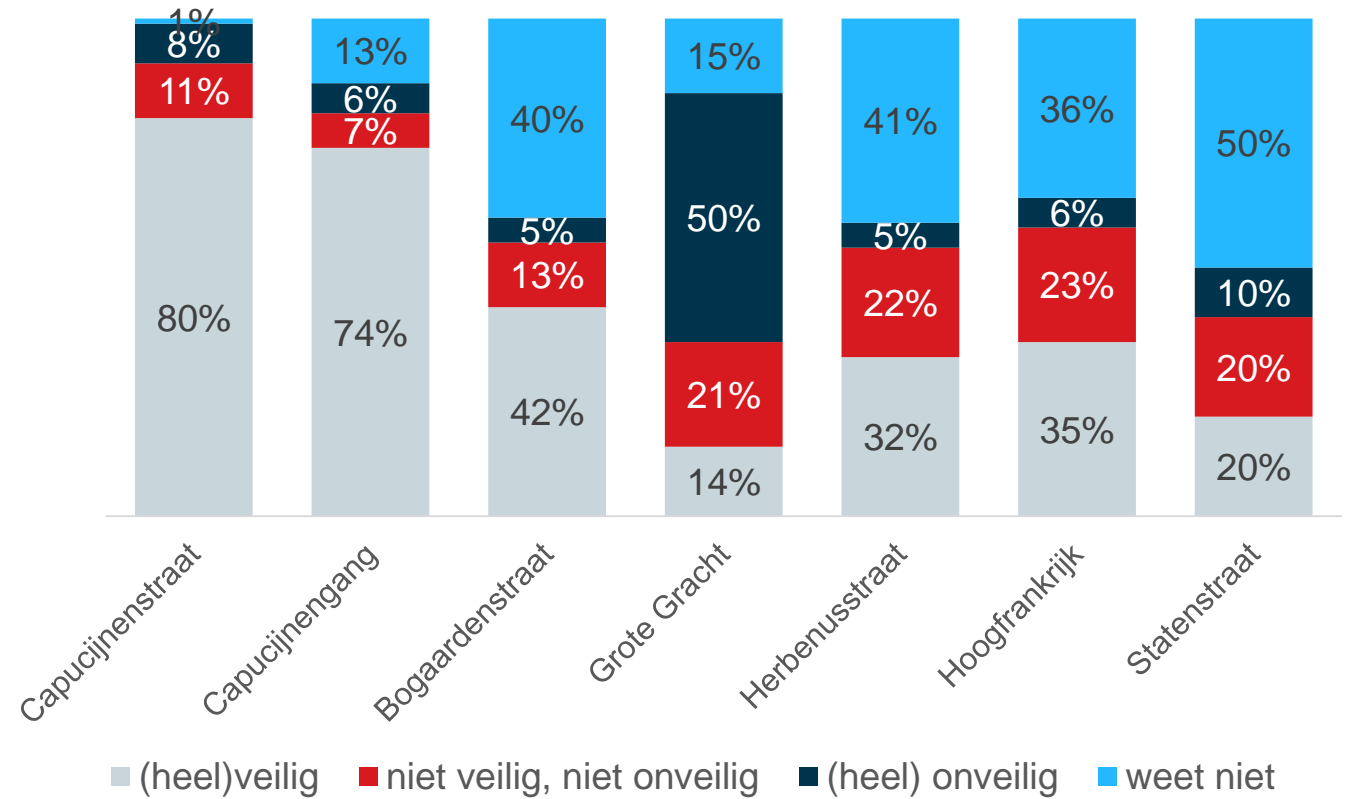
We vroegen ouders naar hun beleving van de veiligheid van de Capucijnenstraat en aan- en omliggende straten **tijdens** de straatafsluiting. De Capucijnenstraat en Capucijnengang worden door 80% en 74% van de ouders als **(heel) veilig** ervaren.

Bij de andere straten is de groep ouders die het niet weet groot en dit is het grootst bij de Statenstraat: 50% weet het niet. Aannemelijk is dat ouders met 'weet ik niet' niet in deze straten komen bij het halen en brengen.

Kijken we alleen naar de mensen die er **wel** een mening over hebben, dan vindt het merendeel van de ouders deze straten (heel) veilig of 'niet veilig en niet onveilig'.

Uitzondering is de **Grote Gracht**. Daar heeft 85% van de ouders een mening over de veiligheid. De helft van de ouders vindt de Grote Gracht **(heel) onveilig**. Nemen we alleen de ouders met een mening over de veiligheid, dan is dit 59%.

Veiligheid straten tijdens straatafsluiting



Onveiligheid Grote Gracht

Ouders geven aan dat de Grote Gracht op zichzelf al een hele drukke en onveilige straat is met veel verschillende weggebruikers. Door de Schoolstraat wordt in de Grote Gracht aan beide kanten (fout) geparkeerd en zijn er overal overstekende kinderen. Verder wordt er vaak te hard gereden aldus de ouders. Alle open antwoorden staan onbewerkt in een aparte bijlage.

Veiligheid van de straten

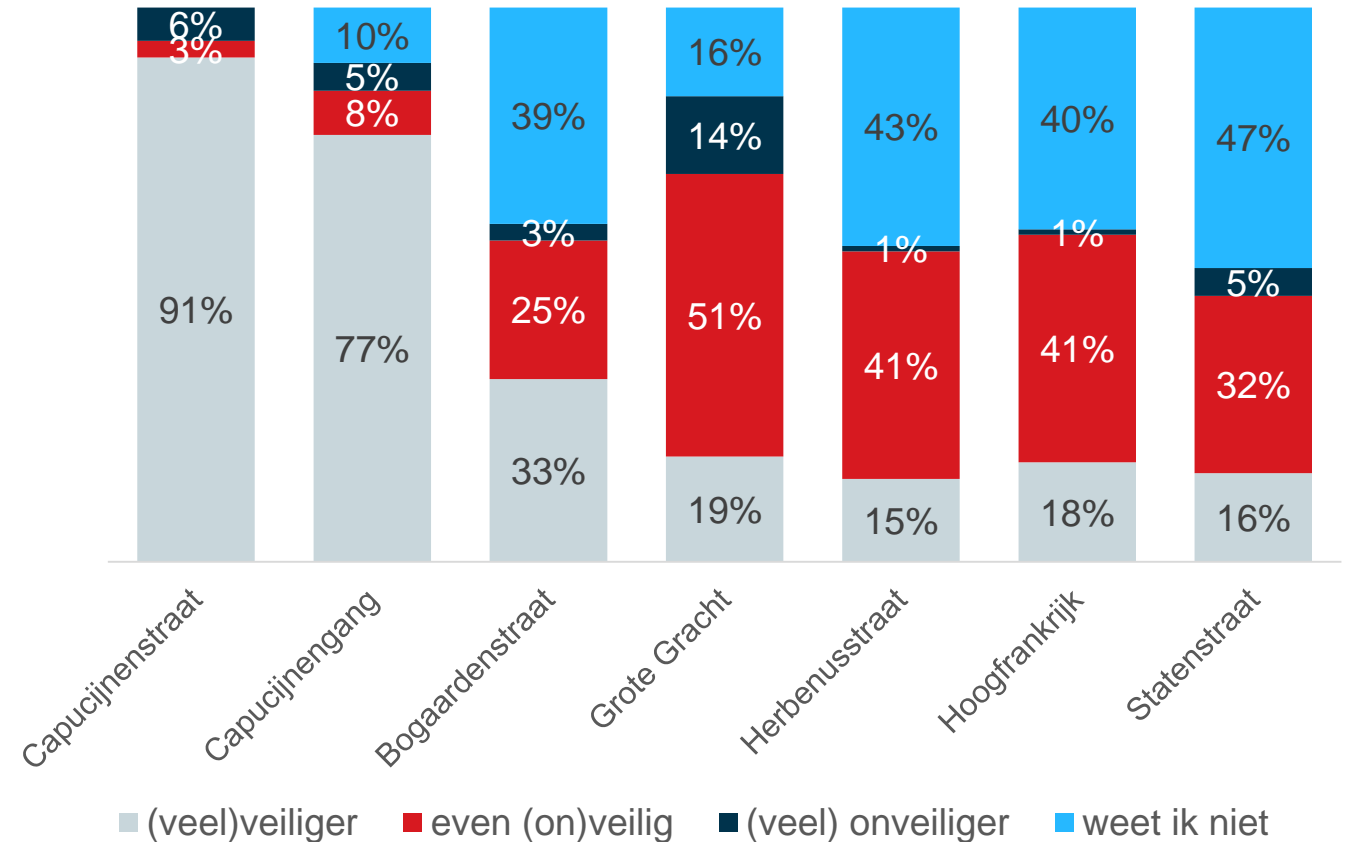
We vroegen naar het verschil in veiligheid van de straten met of zonder de straatafsluiting (Schoolstraat).

De winst op veiligheid zit in de Capucijnenstraat en Capucijnengang: respectievelijk 91% en 77% van de ouders vinden deze straten (veel) veiliger met de Schoolstraat.

Voor de andere straten liggen die percentages veel lager. Ook heeft weer een groot deel van de ouders geen mening, waarschijnlijk omdat ze niet in die straten komen. Laat je die groep buiten beschouwing, dan vindt de meerderheid dat de straat even (on)veilig is als daarvoor.

De helft van de ouders (51%) vindt de situatie in de Grote Gracht hetzelfde met en zonder Schoolstraat. Zij vinden deze straat met name even **on**veilig. Zie vorige dia. Laten we de 16% buiten beschouwing die geen mening heeft, dan vindt 61% de Grote Gracht even (on)veilig, 16% (veel) onveiliger en 23% (veel) veiliger.

Veiliger of onveiliger met Schoolstraat



Veiligheid Capucijnenstraat

Gekeken is naar verschillen in beleving tussen ouders die de Capucijnenstraat:

- (heel) veilig vinden
- (heel) onveilig vinden
- niet veilig en niet onveilig vinden (neutraal)

Veruit de meeste ouders vinden de Capucijnenstraat **(heel) veilig**. Van hen vindt 92% dat deze straat door de straatafsluiting nog veiliger is geworden en 1% vindt het even veilig; 7% vindt de straat onveiliger.

Van de ouders die de Capucijnenstraat **(heel) onveilig** vinden (kleine groep), vindt 88% de straat wel veiliger met de afsluiting. Niemand vindt de straat onveiliger.

Van de ouders die neutraal oordelen over de veiligheid van de Capucijnenstraat (kleine groep), vindt 90% dat de straat veiliger is geworden. Niemand vindt de straat onveiliger.

	Capucijnenstraat (n=195)
Straat (heel) veilig (n=158)	
veiliger	92%
even veilig	1%
onveiliger	7%
weet niet	0%
Straat (heel) onveilig allen (n=16)	
veiliger	88%
even onveilig	13%
onveiliger	0%
weet niet	0%
Straat neutraal (n=21)	
veiliger	90%
zelfde	5%
onveiliger	0%
weet niet	5%

Resultaten – deel 3

Omwonenden: eigen straat



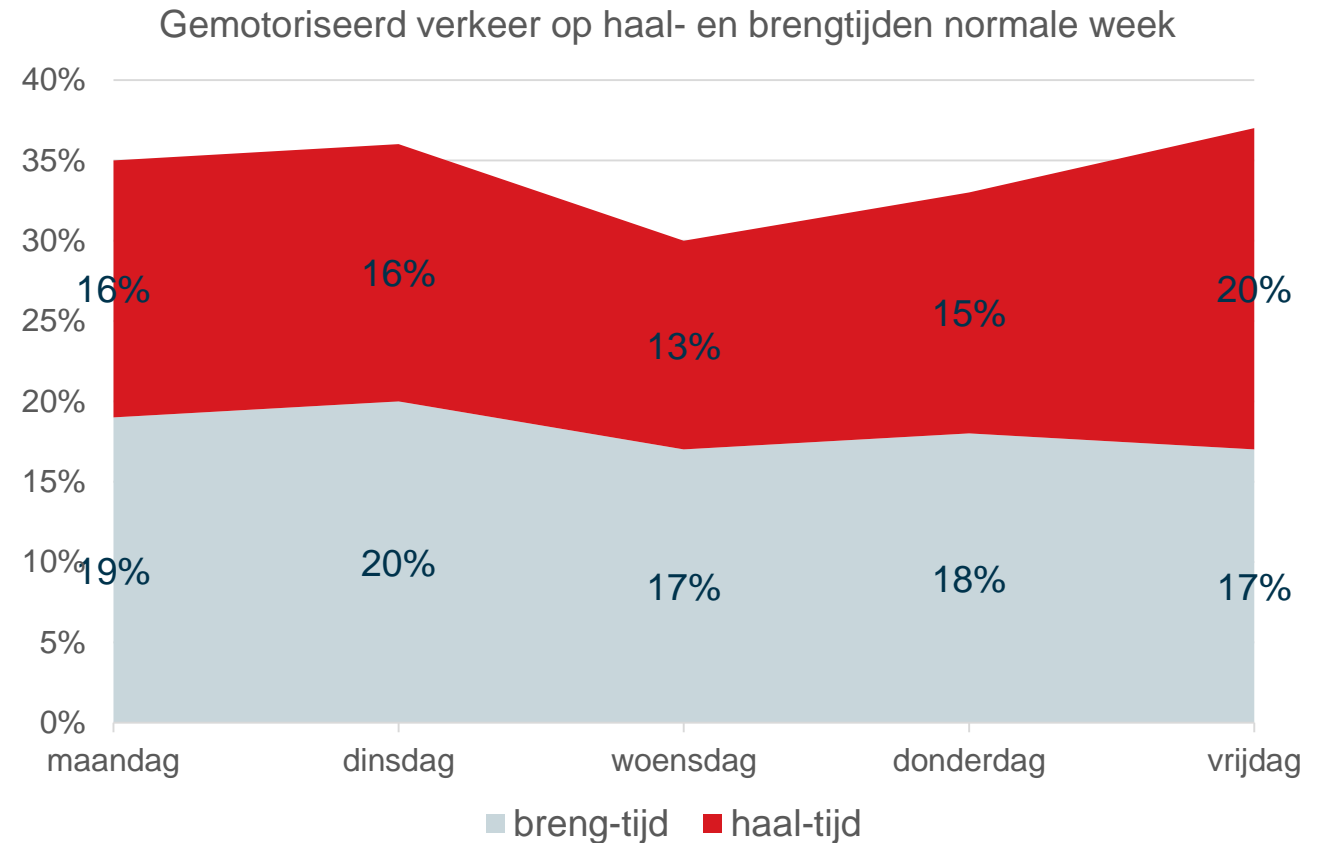
Gebruik gemotoriseerd vervoer

Omwonenden is gevraagd in hoeverre zij gemotoriseerd vervoer* gebruiken van en naar hun woning in een normale week **zonder** straatafsluiting van de Capucijnenstraat op de breng- en haaltijd van school.

* Auto's, busjes, scooters en motors worden bedoeld.

Tussen de 13% en 20% van de omwonenden gebruikt een auto, busje, scooter of motor op de breng- en haaltijden van de schoolkinderen.

Op maandag, dinsdag en vrijdag is dit het grootst: op maandag en dinsdag iets meer in de ochtend (breng-tijd) en op vrijdag iets meer in de middag (haal-tijd). Op woensdag en donderdag is het met name op de haaltijd in de middag iets minder vaak. Maar de verschillen tussen de 5 dagen zijn klein.



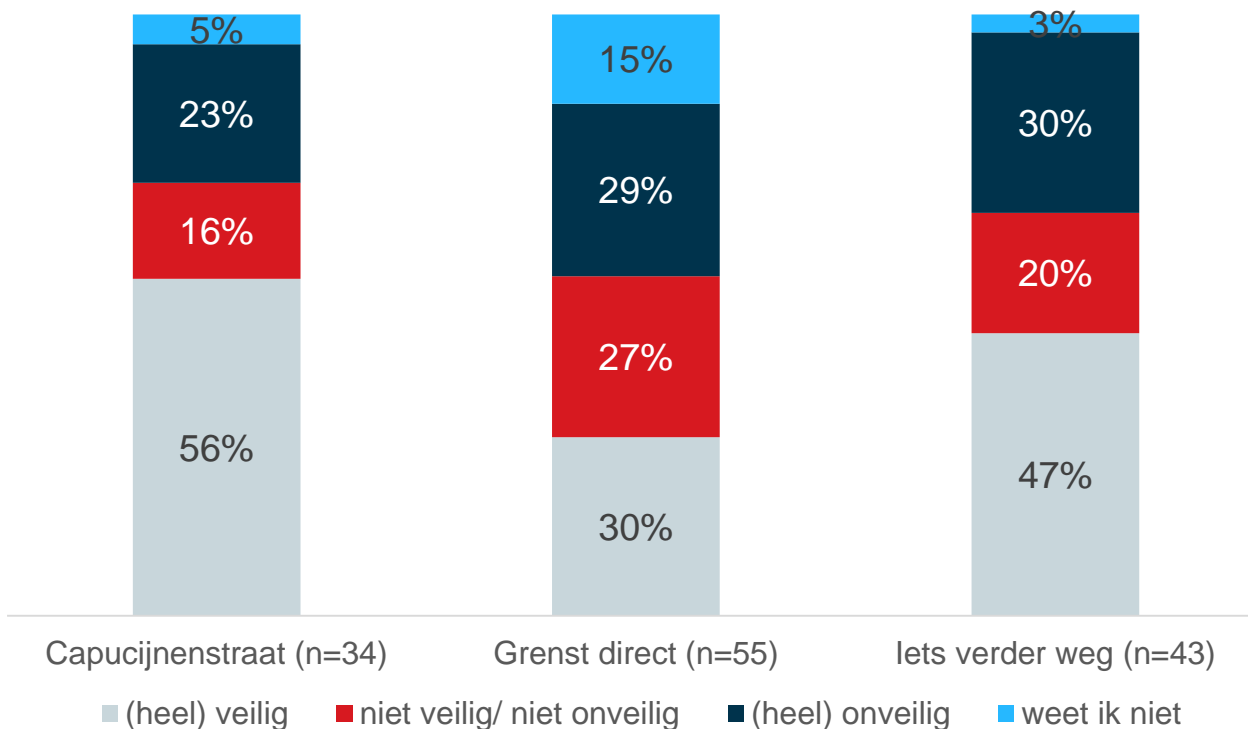
Veiligheid van de eigen straat

We vroegen omwonenden naar hun beleving van de veiligheid van hun eigen straat **tijdens** de straatafsluiting. We hebben 3 clusters van straten. Per straat apart is niet mogelijk vanwege te kleine aantallen respondenten, behalve voor de Capucijnenstraat.

De Capucijnenstraat wordt door 56% van de omwonenden als **(heel) veilig** ervaren; Dit zijn de antwoorden van die omwonenden die **zelf** in de Capucijnenstaat wonen of werken. Dat geldt ook voor de andere 2 groepen straten. Omwonenden oordeelden over **hun eigen straat**.

Van betreffende omwonenden vindt 30% hun straat die (vrijwel) direct grenst aan de Capucijnenstraat (Capucijnengang, Grote Gracht, Hoogfrankrijk en Statenstraat) (heel) veilig. Bij de straten iets verder weg (Bogaardenstraat, Herbenusstraat) is dat met 47% het hoogst. Bij de straten iets verder weg vindt 30% de eigen straat (heel) onveilig; ongeveer gelijk aan de 29% van de omwonenden die direct grenzen aan de Capucijnenstraat.

Veiligheid eigen straat tijdens straatafsluiting



Onveiligheid eigen straat

Omwonenden geven allerlei redenen aan van onveiligheid: bijvoorbeeld meer chaos doordat ouders op veel plekken parkeren waardoor de doorgang belemmerd wordt, maar ook ouders, kinderen en andere weggebruikers die de verkeersregels negeren, onder meer door de schijnveiligheid die de afsluiting creëert. Alle open antwoorden van de omwonenden staan onbewerkt in een aparte bijlage.

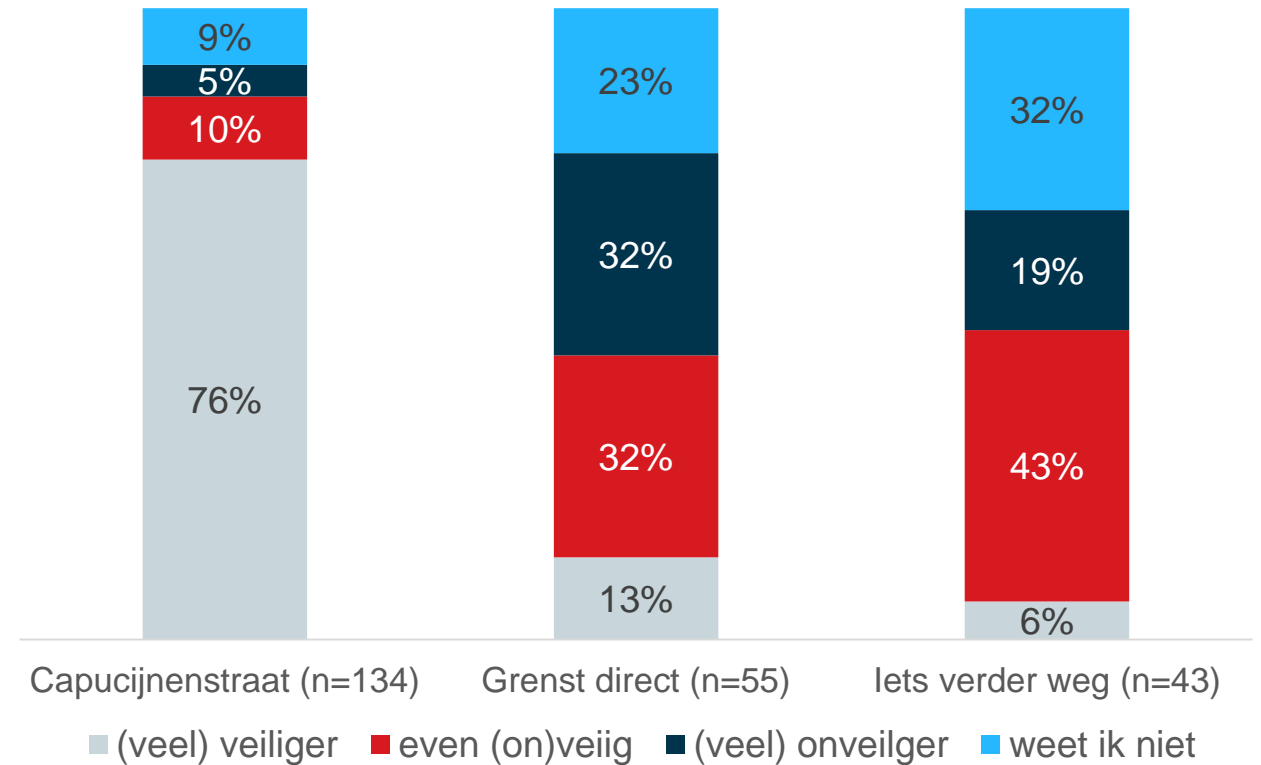
Veiligheid van de eigen straat

We vroegen naar het verschil in veiligheid van de eigen straat met of zonder de straatafsluiting (Schoolstraat). Ook hier dezelfde 3-deling in straten voor de omwonenden

De meeste winst op veiligheid is in de Capucijnenstraat: 76% van de bewoners/werkenden vindt deze straat (veel) veiliger met de Schoolstraat. Voor de andere straten liggen die percentages met 13% en 6% veel lager. Grote groepen omwonenden vinden hun straat even (on)veilig en (veel) onveiliger. Dit laatste geldt voor 32% van de omwonenden in straten die direct grenzen aan de Capucijnenstraat en 19% van de omwonenden in de straten iets verder.

Laten we de groep buiten beschouwing die het niet weet, dan geven **vrijwel alle** omwonenden aan dat de veiligheid in hun straat onveranderd is of onveiliger is door de Schoolstraat. Dit maakt het verschil met de Capucijnenstraat nog groter.

Eigen straat veiliger of onveiliger met Schoolstraat



Grenst direct =

Capucijnengang, Grote Gracht, Hoogfrankrijk, Statenstraat

Iets verder weg =

Bogaardenstraat, Herbenusstraat

Veiligheid van de eigen straat

Gekeken is naar verschillen in beleving tussen omwonenden die de straat:

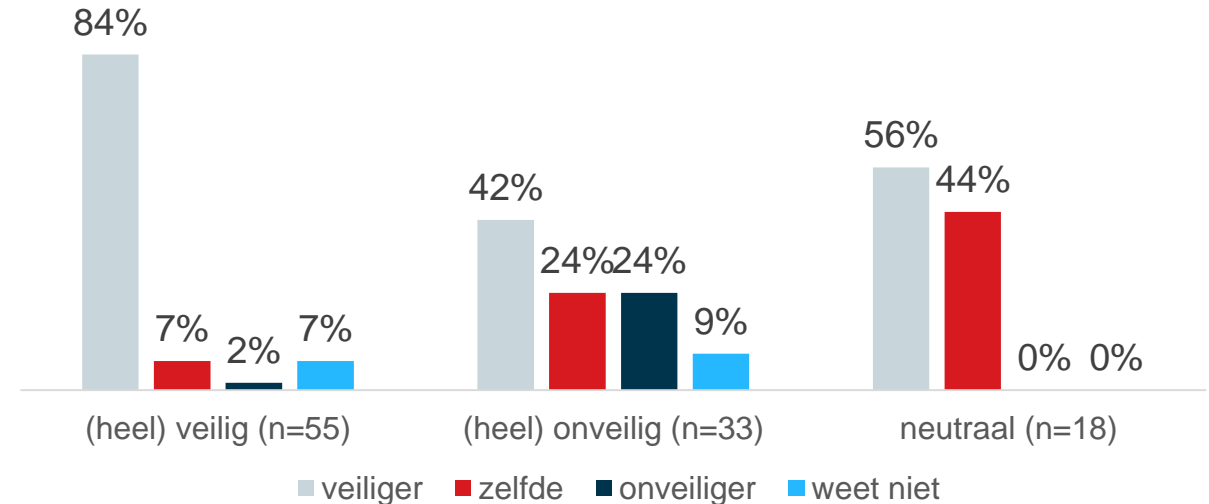
- (heel) veilig vinden
- (heel) onveilig vinden
- niet veilig en niet onveilig vinden (neutraal)

Capucijnenstraat

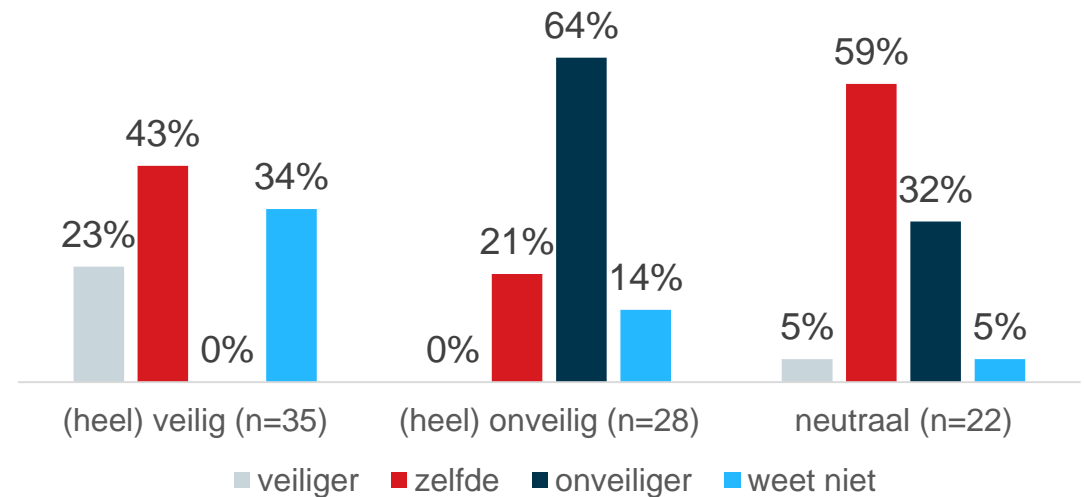
Over de Capucijnenstraat vindt 84% van hen die de Capucijnenstraat (heel) veilig vinden, dat deze straat door de straatafsluiting nog veiliger is geworden. Van de omwonenden die de straat (heel) onveilig vinden (kwart van de omwonenden), vindt 42% de straat wel veiliger met de afsluiting. Echter, 48% vindt het even onveilig of onveiliger. Van de omwonenden die neutraal oordelen over de veiligheid van de Capucijnenstraat, vindt ruim de helft (56%) dat de straat veiliger is geworden en 44% dat dit hetzelfde is gebleven.

Omwonenden die vinden dat de Capucijnenstraat onveiliger is geworden, vinden de straat al met name (heel) onveilig.

Alle omwonenden over de Capucijnenstraat



Eigen straat – anders dan Capucijnenstraat



Veiligheid van de eigen straat

Andere straten

Bij de andere straten zien we dat van de omwonenden die hun straat **(heel) veilig** vinden, 43% vindt dat dit hetzelfde is gebeven met de straatafsluiting en 23% vindt dat hun straat veiliger is geworden.

Van de omwonenden die hun straat **(heel) onveilig** vinden, vindt niemand (0%) dat het veiliger is geworden; 21% vindt de onveiligheid hetzelfde en 64% vindt straat onveiliger.

Van de omwonenden die **neutraal** oordelen over de veiligheid van hun straat, vindt 59% dat dit hetzelfde is gebeven en 32% dat het onveiliger is geworden; 5% vindt dat hun straat veiliger is geworden.

In tabel staan alle percentages nog eens genoemd. In groen de percentages 'even veilig' of 'veiliger' en in rood 'even onveilig' of 'onveiliger'. De n-waarden tellen niet op tot het aangegeven totaal in de kop van de tabel, omdat de groep 'veiligheid-weet ik niet' buiten beschouwing is gelaten.

	Capucijnenstraat (n=134)	Straat anders (n=95)
Straat (heel) veilig	(n=55)	(n=33)
veiliger	84%	23%
even veilig	7%	43%
onveiliger	2%	0%
weet niet	7%	34%
Straat (heel) onveilig	allen (n=33)	(n=28)
veiliger	42%	0%
even onveilig	24%	21%
onveiliger	24%	64%
weet niet	9%	14%
Straat neutraal	(n=18)	(n=22)
veiliger	56%	5%
zelfde	44%	59%
onveiliger	0%	32%
weet niet	0%	5%

Verantwoording



Verantwoording van het onderzoek

Opdrachtgever

Team Beleid en Ontwikkeling van gemeente Maastricht, Jessica Reker.

Onderzoekspopulatie

Ouders van schoolgaande kinderen van de basisschool van Montessori Kindcentrum Maastricht en omwonenden (bewoners en ondernemers) van deze school in de volgende straten: Bogaardenstraat, Capucijnenstraat, Capucijnengang, Grote Gracht, Herbenusstraat, Hoogfrankrijk en Statenstraat. Het meegenomen gebied van straten staat op de volgende dia.

Onderwerp

Ophalen van ervaringen met de straatafsluiting van de Capucijnenstraat, 2x per dag tijdens de breng- en haalmomenten van school (Schoolstraat) en peilen mening over opnieuw invoeren van de straatafsluiting.

Methodiek

Online vragenlijst met een variant voor ouders en een variant voor omwonenden met gedeeltelijk identieke vragen. Ouders kregen een uitnodiging van de school en omwonenden kregen een uitnodiging per post thuis met een link en unieke inlogcode. Zij hadden de mogelijkheid om een schriftelijke vragenlijst op te vragen bij de gemeente. Halverwege de looptijd kregen ouders en omwonenden een herinnering.

Analyse

De resultaten zijn geanalyseerd met het programma SPSS (Statistical Package for the Social Sciences). Voor de groep omwonenden is weging toegepast op 2 kenmerken: 1) de verdeling bewoners/ ondernemers en 2) de verdeling naar straat is gewogen in 3 groepen: Capucijnenstraat zelf, straat direct grenzend aan Capucijnenstraat en straat verder weg. Voor de groep ouders was weging niet nodig. Weging is een statistisch verantwoorde manier om een representatiever, eerlijker beeld te krijgen op het moment dat de groep respondenten afwijkt van de verdeling in de totale groep. De open antwoorden van ouders en omwonenden zijn onbewerkt in een apart document gezet.

Veldwerkperiode

3 weken gedurende november 2021.

Uitzet

288 ouders en 998 omwonenden.

Respons

214 ouders (74%) en 134 omwonenden (13%).



Kaartje gebied met straten





Team

Onderzoek & Statistiek

Neem contact op als u vragen heeft over deze rapportage.

Enid Reichrath

Onderzoeker bij team Onderzoek & Statistiek

(043) 350 5781

enid.reichrath@maastricht.nl

onderzoekenstatistiek@maastricht.nl