



Aan de gemeenteraad

Op 28 oktober 2025 stelde M.H. Biljoen (Groenlinks) ons schriftelijke vragen over Veilige schoolstraten.

Inleidend wordt gesteld:

Uit onderzoek van de fietsersbond blijkt dat in Nederland ruim 160 basisscholen nog aan een gevaarlijke 50 km/u-weg (zonder vrijliggend fietspad) liggen. Van alle gemeenten voert Rotterdam helaas deze lijst aan: in onze stad geldt dit voor zeker tien basisscholen. Juist basisschoolkinderen zijn erg kwetsbaar in het verkeer. Daarom zet GroenLinks zich al lange tijd in voor veilige schoolstraten.

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Herkent het college het beeld dat zeker tien basisscholen in Rotterdam aan onveilige 50 km/u-wegen liggen?

Antwoord:

Het college herkent dat de door de Fietsersbond genoemde scholen direct aan, of in de nabijheid van, wegen liggen waar een maximumsnelheid van 50 km/u geldt.

De lijst van de Fietsersbond omvat 9 locaties. Voor zes van deze locaties geldt dat de betrokken wegen onderdeel zijn van de 115 straten waarvan het snelheidsregime op korte termijn wordt aangepast naar 30 km/u (Aanpak 30). Dit betreft de volgende locaties: Hesselingstraat (Hoogvliet), Sara Burgerhartweg (Hoogvliet), Heindijk (Rotterdam), Schiedamseweg (Rotterdam), Lengweg (Rotterdam) en Hillevliet (Rotterdam).



Voor de overige drie locaties: Larikslaan (Rotterdam), Groenezoom (Rotterdam) en Sandelingplein (Rotterdam) geldt dat, ondanks het 50 km/u-regime, diverse snelheidsremmende maatregelen zijn getroffen, zoals klinkerverharding, oversteekplekken en fietsstroken met een doorgetrokken streep.

Vraag 2:

Deelt het college de conclusie van de Fietzersbond dat de verkeerssituatie rond deze scholen, vanwege de 50 km/u-norm en het ontbreken van een vrijliggend fietspad, als onveilig moet worden bestempeld?

Antwoord:

Het college deelt de conclusie niet dat deze wegen onveilig zijn. Op basis van de objectieve data, zoals verkeersintensiteiten, ongevallen en gereden snelheden, is er op deze locaties geen aanleiding om te veronderstellen dat deze scholen zijn gelegen aan onveilige 50km/u wegen.

Vraag 3:

Is op deze tien locaties het concept 'Schoolstraat' (afsluiting voor gemotoriseerd verkeer op haal- en brengmomenten) actief onderzocht als de veiligste oplossing?

a. Zo ja, wat is de uitkomst van dit onderzoek, welke locaties lenen zich wel/niet voor een 'Schoolstraat'?

b. Zo nee, is het college bereid dit onderzoek per direct uit te voeren met als doel binnen 6 maanden de 'Schoolstraat' in te voeren waar mogelijk?

Antwoord:

Ja, er is per locatie bekeken of een Schoolstraat mogelijk is. Daarbij is getoetst aan de gestelde voorwaarden uit het Afwegingskader Schoolstraten, zoals het ontbreken van een OV-route of een nood- en hulpdienstenroute in de straat en de rijrichting van de straat. Op basis daarvan vallen drie locaties definitief af, te weten: Fatimaschool (Larikslaan/ Kastanjesingel), de Schakelschool (De Sandelingplein/ Strevelsweg) en Vreewijkschool (Groenezoom).

Voor de overige zes locaties geldt dat deze onderdeel uitmaken van de Aanpak 30 waarvan het snelheidsregime wordt aangepast naar 30 km/u. Het is noodzakelijk om eerst vast te stellen wat het effect van deze maatregel is op de verkeersveiligheid. Pas daarna kan worden beoordeeld of aanvullende maatregelen nodig zijn en of een Schoolstraat een geschikte optie is. Het college zal daarom geen onderzoek uitvoeren en is derhalve niet bereid om binnen 6 maanden een Schoolstraat in te voeren, omdat eerst een evaluatie van de Aanpak 30 moet plaatsvinden.

Zoals toegelicht in de Voortgangsbrief verkeersveiligheid (25bb008746), hanteert het college het standpunt dat Schoolstraten niet proactief worden ingevoerd. Een Schoolstraat wordt alleen toegepast als andere infrastructurele en gedragsmaatregelen onvoldoende effect hebben én aan alle gestelde voorwaarden kan worden voldaan.



Vraag 4:

Indien het College van mening is dat een 'Schoolstraat' niet mogelijk is, graag per locatie een gedetailleerde en gemotiveerde toelichting waarom de afsluiting van de weg op die specifieke plek wordt uitgesloten.

Antwoord:

Voor het bepalen of een Schoolstraat mogelijk is, is het Afwegingskader Schoolstraten op alle negen locaties uit de lijst van de Fietzersbond toegepast. In onderstaand overzicht staat per locatie waarom een Schoolstraat niet haalbaar is.

School	Toelichting
1. Jacobus, Hoogvliet	De Hesselingstraat: - is een tweerichtingsstraat - aangrenzende straat (Lengweg) is onderdeel van een OV-route en voorzien van winkels - aangrenzende straat (Lengweg) maakt onderdeel uit van de Aanpak 30. Het effect van deze maatregel moet eerst worden vastgesteld.
2. Het Prisma, Hoogvliet	De Sara Burgerhartweg: - is een tweerichtingsstraat - aangrenzende straat (Max Havelaarweg) is onderdeel van een OV-route - aangrenzende straat (Max Havelaarweg) maakt onderdeel uit van de Aanpak 30. Het effect van deze maatregel moet eerst worden vastgesteld.
3. De Tuimelaar, Hoogvliet	De Lengweg: - is een tweerichtingsstraat - is onderdeel van een OV-route - maakt onderdeel uit van de Aanpak 30. Het effect van deze maatregel moet eerst worden vastgesteld.
4. Nicolaas, Rotterdam	De Schiedamseweg: - maakt onderdeel uit van de Aanpak 30. Het effect van deze maatregel moet eerst worden vastgesteld.
5. Kindcentrum Blijvliet, Rotterdam	De Hillevliet: - aangrenzende straat is onderdeel van een OV-route - maakt onderdeel uit van de Aanpak 30. Het effect van deze maatregel moet eerst worden vastgesteld.



6. Kindcentrum IJsselmonde, Rotterdam	De Heindijk: - is een tweerichtingsstraat - aangrenzende straat (Reyerdijk) maakt onderdeel uit van de Aanpak 30. Het effect van deze maatregel moet eerst worden vastgesteld.
7. Fatima, Rotterdam	De Larikslaan: - is onderdeel van een OV-route - aangrenzende straat (Kastanjesingel) is onderdeel een OV-route
8. De Schakel, Rotterdam	De Sandelingplein: - is een tweerichtingsstraat - aangrenzende straat (Stevensweg) is onderdeel van een OV-route
9. Vreewijkschool, Rotterdam	De Groenezoom: - is een tweerichtingsstraat - is onderdeel van een OV-route

Voorts wordt door het raadslid gesteld: "Hoewel het afsluiten van straten tijdens haal- en brengmomenten de veiligste mogelijkheid is, zal dat niet overal kunnen. Het plaatselijk verlagen van de maximumsnelheid kan een goed alternatief zijn, met een beperkte invloed op de doorstroming en eventuele OV-lijnen. Keer op keer is namelijk bewezen dat een maximumsnelheid van 30 km/u leidt tot minder verkeersdoden en -ongevallen".

Vraag 5:

Is het college bereid om op deze tien locaties de maximumsnelheid permanent en plaatselijk (bijvoorbeeld binnen 100 meter van de school) te verlagen naar 30 km/u en dit fysiek te handhaven?

- Zo ja, kunnen wij een gedetailleerde planning van deze maatregelen en benodigde herinrichting ontvangen?**
- Zo nee, waarom niet? (graag een toelichting per locatie)**

Antwoord:

- Het college voert, als onderdeel van de Aanpak 30, waarbij in 115 straten het snelheidsregime wordt aangepast naar 30 km/u, op zes van de negen locaties deze snelheidsverlaging in. Het uitgangspunt voor de staten binnen de scope van de Aanpak 30 is: sober en doelmatig. Dus met bebording, belijning, en waar nodig fietsstroken en/of drempels.

School	Toelichting
1. Jacobus, Hoogvliet	De Hesselingstraat is 30 km/u. De aangrenzende straat (Lengweg) maakt onderdeel uit van de Aanpak 30. De Lengweg is reeds aangepast, de bebording 30 km/u moet nog worden geplaatst. De uitvoeringsdatum hiervan is nog niet bekend, het streven is in 2026.



2. Het Prisma, Hoogvliet	De Sara Burgerhartweg is 30 km/u. De aangrenzende straat (Max Havelaarweg) maakt onderdeel uit van de Aanpak 30. De uitvoeringsdatum hiervan is nog niet bekend, het streven is in 2026.
3. De Tuimelaar, Hoogvliet	De Lengweg maakt onderdeel uit van de Aanpak 30. De Lengweg is reeds aangepast, de bebording 30 km/u moet nog worden geplaatst. De uitvoeringsdatum hiervan is nog niet bekend, het streven is in 2026.
4. Nicolaas, Rotterdam	De Schiedamseweg maakt onderdeel uit van de Aanpak 30. Het voornemen is om nog voor eind december 2025 de limiet te verlagen naar 30 km/u en bebording te plaatsen.
5. Kindcentrum Blijvliet, Rotterdam	De Hillevliet maakt onderdeel uit van de Aanpak 30. Het voornemen is om nog voor eind december 2025 de limiet te verlagen naar 30 km/u en bebording te plaatsen.
6. Kindcentrum IJsselmonde, Rotterdam	De Heindijk is 30 km/u. De aangrenzende straat (Reyerdijk) maakt onderdeel uit van de Aanpak 30. Het voornemen is om in de loop van 2026 de limiet te verlagen naar 30 km/u.

De formele handhaving van de maximumsnelheid ligt bij de politie.

- B. Voor drie locaties (Fatima, Schakel en Vreewijkschool) is het vanwege de aanwezigheid van de OV-route en/ of nood- en hulpdienstenroute niet mogelijk om de snelheid naar 30 km/u te verlagen.

Vraag 6:

Zijn er op deze tien locaties waarschuwborden met 'schoolzone' en het verkeersbord RVV J21 (overstekende kinderen) aanwezig?

- a. Zo ja, hoe zorgt het college ervoor dat deze borden méér zijn dan een waarschuwing en daadwerkelijk de rijsnelheid van het verkeer afdwingen?
b. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het is onderdeel van de meerjarige aanpak 'uniforme en herkenbare inrichting verkeersveilige schoolomgevingen' om schoolomgevingen in te richten met een schoolzone-markering en de RVV J21 bebording. Het college streeft ernaar om in 2026 alle negen locaties volledig te hebben voorzien van deze elementen.

De borden en markering zijn bedoeld om weggebruikers bewust te maken van de aanwezigheid van kinderen zodat zij hun rijgedrag daarop kunnen aanpassen.



Vraag 7:

Op welke wijze wordt er actief en zichtbaar gehandhaafd op de snelheidslimieten rondom de scholen, specifiek tijdens de cruciale breng- en haaltijden?

Antwoord:

Rond haal- en brengmomenten ligt de grootste uitdaging bij het tegengaan van foutparkeren (dubbel parkeren en parkeren op plekken waar dit niet is toegestaan) door ouders, niet bij snelheidsovertredingen. Hier wordt door handhaving op gecontroleerd. Uit beschikbare data blijkt dat de gereden snelheden rondom scholen geen directe aanleiding geven om actief op snelheid te handhaven.

Als onderdeel van een verkeersveilige schoolomgeving krijgen alle scholen een verkeersprotocol. Hierin worden gedragsafspraken gemaakt tussen de school, ouders en de wijkagent over onder meer het parkeergedrag, naleven van de verkeersregels en het stimuleren van lopen en fietsen. Het college streeft ernaar dat in 2026 alle negen scholen een verkeersprotocol hebben.

Vraag 8:

Welke campagnes of gedragsmaatregelen (naast infrastructuur) neemt de gemeente om het zelfstandig fietsen en lopen naar school te stimuleren en deze vicieuze cirkel te doorbreken?

Antwoord:

Het college biedt basisscholen vanuit het Verkeersmenu010 verschillende vormen van verkeerseducatie en gedragsinterventies aan. Deze zijn erop gericht om kinderen verkeerskennis en -vaardigheden bij te brengen, zodat zij goed voorbereid aan het verkeer kunnen deelnemen en zo snel mogelijk zelfstandig naar school kunnen lopen of fietsen. Daarnaast zijn specifieke programma's beschikbaar die zich richten op ouders. Deze interventies brengen onder meer het haal- en brenggedrag onder de aandacht en stimuleren ouders om hun kinderen te laten lopen en fietsen naar school. Scholen kunnen deze oudergerichte modules naar behoefte inzetten.

Scholen kunnen ook kiezen voor programma's die specifiek fietsen en lopen stimuleren. Daarnaast biedt het college het fietsexamen aan, zodat kinderen rijvaardig genoeg zijn om zelfstandig en veilig op de fiets naar school te gaan.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

C.J. Schouten