

Schoolstraten; inrichting en organisatie

CROW-notitie

versie 1.0, april 2023



Inhoud

1	Inleiding	2
2	Waarom een 'schoolstraat' toepassen?	3
3	Stappenplan instellen van schoolstraten	4
	Stap 1. Zorg voor voldoende draagvlak	4
	Stap 2. Onderzoek of de locatie voor de schoolstraat geschikt is	5
	S2.1 Type en locatie van de school	5
	S2.2 Functie in het netwerk	5
	S2.3 De directe omgeving van de school	6
	Stap 3. Kenmerken en inrichting van de schoolstraat	6
	S3.1 Eenduidige bebording	6
	S3.2 Korte duur venstertijden	8
	S3.3 Bij voorkeur eenrichtingsverkeer	8
	S3.4 Fysieke ondersteuning	8
	Stap 4. Neem het verkeersbesluit	10
	Stap 5. Communicatie	10
4	Juridische aansprakelijkheid	11
	4.1 Typen verkeersregelaars	11
	4.1.1 De beroepsverkeersregelaar	12
	4.1.2 De evenementenverkeersregelaar	12
	4.1.3 De verkeersbrigadiers	13
	4.2 Aansprakelijkheid verkeersregelaars	14
	4.3 Voorstel aanpassing bevoegheden bestaande wet- en regelgeving	15
Bijlage 1	Juridisch kader België	18
Bijlage 2	Voorbeeldtekst Verkeersbesluit	19

1 Inleiding

In 2020 zijn er meerdere pilots uitgevoerd in Nederland om de schoolomgeving veiliger te maken en het veilig fietsen naar school te faciliteren en te stimuleren. Deze pilots zijn onder de vlag van 'Veilig fietsen naar school' uitgevoerd door de F10 (Tour de Force) en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met ANWB, Fietzersbond, TeamAlert en VVN.

Eén van de pilots betrof het implementeren van zogenaamde schoolstraten in acht gemeenten. Aan het begin en einde van de schooldag verandert de straat voor de ingang van de school vaak in een chaotisch samenspel van auto's, fietsers en voetgangers. Deze verkeerschaos zorgt voor ergernissen en (potentieel) gevaarlijke situaties. Er ontstaat een vicieuze cirkel: steeds meer ouders brengen hun kind met de auto naar school, want de omgeving van de school is steeds gevaarlijker, omdat steeds meer ouders hun kind met de auto naar school brengen. Een 'schoolstraat' doorbreekt de vicieuze cirkel en biedt een oplossing voor de verkeersdruk in de directe schoolomgeving en de hiermee gepaard gaande onveiligheidsgevoelens van ouders en kinderen (bron: [Factsheet: Pilot Schoolstraten](#)).

Tijdens de pilot is gebleken dat schoolstraten op verschillende manieren werden ingericht en georganiseerd door de deelnemende gemeenten. Gemeenten bedachten elk naar eigen inzicht een inrichtingsvorm en wijze waarop de pilot werd ingezet. Gemeenten namen wel of geen verkeersbesluit, maakten gebruik van vrijwilligers of juist bevoegde (beroeps)verkeersregelaars en ook de toegepaste bebording was niet eenduidig.

Daarbij is belangrijk dat de juridische houdbaarheid van de maatregel, in combinatie met de aansprakelijkheid richting de mensen op straat, voor veel scholen en gemeenten een punt van zorg is. Op dit moment lijken alleen bevoegde verkeersregelaars geschikt, maar de inzet daarvan is behoorlijk kostbaar en daarmee geen structurele oplossing voor de langere termijn. De [Regeling Verkeersregelaars 2009](#) kent een onderscheid naar 4 soorten verkeersregelaars, waarvan alleen de beroepsverkeersregelaar momenteel bevoegd is om ingezet te worden.

Naar aanleiding hiervan hebben het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, CROW en het GNMI enkele acties uitgevoerd:

- Er is een enquête uitgestuurd naar verschillende gemeenten waarmee informatie is opgehaald over ervaringen, knelpunten en oplossingen met betrekking tot de regelgeving en handhaving van de schoolstraat.
- Er is gekeken naar het knelpunt met betrekking tot de inzet van vrijwilligers bij de regulering van de schoolstraat.

Deze discussienotitie biedt gemeenten handvatten bij het maken van de keuze of een locatie zich leent voor het aanwijzen als schoolstraat en hoe deze schoolstraat op een uniforme, juridisch correcte en herkenbare wijze ingericht kan worden.

De conclusies en aanbevelingen in deze discussienotitie zijn tot stand gekomen op basis van bestaande kennis en literatuur op het gebied van schoolstraten in Nederland, België en Engeland, aangevuld met gesprekken met verschillende gemeenten en de ervaringen van de expertgroep. Op basis van deze informatie is gekomen tot een opsomming van randvoorwaarden om tot de instelling van een schoolstraat te komen. Tot slot worden voorstellen gedaan over de juridische afbakening van het geheel, een onderdeel dat voor een groot deel van de gemeenten een belangrijke voorwaarde voor het instellen van een schoolstraat is.

2 Waarom een 'schoolstraat' toepassen?

Aan het begin en einde van de schooldag verandert de straat voor de ingang van de school vaak in een chaotisch samenspel van auto's, fietsers en voetgangers. Deze verkeerschaos zorgt voor ergernissen en (potentieel) gevaarlijke situaties. Er ontstaat een vicieuze cirkel: steeds meer ouders brengen hun kind met de auto naar school, want de omgeving van de school is steeds gevaarlijker, omdat steeds meer ouders hun kind met de auto naar school brengen. Een schoolstraat kan deze vicieuze cirkel doorbreken en biedt een oplossing voor de verkeersdruk in de directe schoolomgeving en de hiermee gepaard gaande onveiligheidsgevoelens van ouders en kinderen. De omgeving rond de ingang van de school wordt hierdoor rustiger en aangenamer. De plaats die auto's innamen, komt vrij voor voetgangers, fietsers, groen, ontmoeting, beweging en recreatie. In België wordt de schoolstraat al op grote schaal toegepast, bij inmiddels circa 165 scholen in meer dan 50 gemeenten.

Definitie schoolstraat

Een schoolstraat is een voorziening, waarbij de weg voor een (basis)school tijdelijk wordt afgesloten voor al het inkomende gemotoriseerd verkeer¹⁾. De afsluiting vindt plaats op schooldagen vlak voor tot net na het starten van de schooldag en eventueel vlak voor tot kort na het eindigen van de schooldag. In alle gevallen gaat het om scholen die liggen aan een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h.

1) Een schoolstraat is wel toegankelijk voor voetgangers en fietsers, en uiteraard ook voor hulpdiensten. Wie toch met de auto komt, kan iets verder van de school parkeren en te voet tot aan de schoolpoort gaan. Uitrusten van de schoolstraat (bijvoorbeeld door bewoners) is

Doordat kinderen eerder en vaker leren deel te nemen aan het verkeer, ontwikkelen ze ook verkeersinzicht en risico's bepalen. Eigenschappen die ze hard nodig hebben als ze na groep 8 ineens wel zelfstandig naar de middelbare school gaan fietsen. Het instellen van schoolstraten heeft daarom een effect op de verkeersveiligheid op korte en lange termijn, doordat het een investering is in het gedrag van ouders en kinderen.

Genoemde voordelen voor het instellen van een schoolstraat zijn:

1. het verminderen van de verkeerschaos aan de schoolpoort;
2. het verbeteren van de verkeersveiligheid in de directe omgeving van de school;
3. het stimuleren van meer lopen en fietsen en het verminderen van het aantal autoritten naar school;
4. kinderen doen meer ervaring op in het verkeer;
5. het creëren van een grotere sociale controle op overtreiders;
6. het creëren van een extra 'schoolplein' voor wachtende ouders voor de school (met name genoemd tijdens coronapandemie i.v.m. anderhalvemetersamenleving);
7. contact tussen ouders, leerkrachten, buurtbewoners en plaatselijke handelaars;
8. de straat is beter bereikbaar voor hulpdiensten;
9. het verbeteren van de luchtkwaliteit rond de school (minder fijn stof en uitlaatgassen).

3 Stappenplan instellen van schoolstraten

De schoolstraat is nog een relatief nieuw concept in Nederland, waarbij de belangen van de verschillende verkeersdeelnemers gebalanceerd moeten worden, en de nodige inzet wordt gevraagd van de school zelf. Gemeenten geven aan dat dat bij een grootschalige toepassing van de schoolstraat een heldere procedure nodig is voor het instellen van een schoolstraat. Beginnen met een tijdelijke instelling is aan te bevelen, zodat de effecten beschouwd kunnen worden en eventueel bijstelling in de maatregel mogelijk is. Menig wegbeheerder geeft daarnaast aan dat communicatie essentieel is om draagvlak te creëren onder scholen, ouders en omwonenden.

Om gemeenten een handreiking te bieden voor de inrichting en organisatie van een schoolstraat, heeft CROW een stappenplan (gebaseerd op het stappenplan in de [factsheet: Pilot Schoolstraten](#)) nader uitgewerkt. Uitgangspunt voor het instellen van een schoolstraat is dat het initiatief bij de school(directie) ligt, en dat de gemeente faciliteert.

In de volgende paragrafen wordt het stappenplan per stap nader toegelicht..

Stap 1. Zorg voor voldoende draagvlak

Draagvlak vanuit de school (zowel directie als ouders) is vereist om een schoolstraat tot een succes te maken. Het is van belang dat de school en ouders zelf een probleem ervaren in de straat bij de school. Zonder draagvlak is het onmogelijk om de bemensing die nodig is voor de afsluitingen te realiseren. Bij voldoende draagvlak kan de directie van de school bij de gemeente een verzoek indienen voor het instellen van een schoolstraat. De gemeente start vervolgens met een (klein) team dat zich hiervoor hard wil maken. Let op: dit gaat niet alleen over mobiliteit! Denk ook aan het sociaal domein (bewegen, gezondheid, leefkwaliteit).

Knelpunten

Het merendeel van de schoolstraten wordt zowel ingesteld bij het brengen als bij het halen van de kinderen, dus in de ochtend en de middag. Op deze tijdstippen moet de schoolstraat bemest zijn voor het (ver)plaatsen en bemensen van de hekken om verkeersdeelnemers die ongewenst gedrag vertonen aan te spreken.

1. Dit is daarmee ook meteen een belangrijk knelpunt. De bereidheid vanuit school of ouders om via een rouleerschema een afsluiting te bemensen en verkeersdeelnemers die ongewenst gedrag vertonen aan te spreken op hun gedrag wordt door veel vrijwilligers als bezwaarlijk gezien.
2. Ander knelpunt is dat op dit moment leerkrachten, ouders of de conciërge niet bevoegd zijn om een straat middels een hekwerk of afsluitpalen af te sluiten. De politie/handhaving of een verkeersregelaar moet hiervoor worden ingezet. Voor politie/handhaving is dit niet haalbaar en de (noodzakelijke) inzet van verkeersregelaars is een hoge kostenpost. Deze kosten leidden er mede toe dat menig gemeente om die reden de pilot voor de schoolstraat niet omgezet heeft naar een permanente inrichting. Hoofdstuk 4 gaat hier nader op in.

Samengevat geven gemeenten aan vooral behoefte te hebben aan een manier om schoolstraten in te voeren die niet of nauwelijks bemensing vergen en waarvan de juridische houdbaarheid is gegarandeerd.

Stap 2. Onderzoek of de locatie voor de schoolstraat geschikt is

Onderzoek welke schoolomgevingen gebaat zijn bij of zich lenen voor een schoolstraat. Hoe lopen de verkeersstromen en wat zijn de eisen van politie- en hulpdiensten?

S2.1 Type en locatie van de school

Niet elke schoolomgeving is geschikt om ingericht te worden als schoolstraat. Allereerst is aan te raden om de schoolstraat enkel toe te passen in een omgeving waar weggebruikers ook daadwerkelijk een school kunnen waarnemen. Daarnaast is het van belang om de schoolstraat te beperken tot scholen voor het lagere onderwijs. Middelbare scholen kennen een heel ander verkeersbeeld en zijn minder geschikt om te worden ingericht als schoolstraat. Het autogebruik is daar al lager en vaak wisselen de aanvangs- en eindtijden door verschillende lesroosters per klas. Er is dan geen eenduidige begin- en eindtijd aan te duiden.

Een belangrijke reden voor het toepassen van een schoolstraat is om de verkeersveiligheid te verbeteren door de hoeveelheid autoverkeer in de omgeving te beperken. Daarbij is het noodzakelijk te weten of het mogelijk is om het school gerelateerde autoverkeer te beperken. Op basis van postcodes van de leerlingen is te bepalen hoeveel leerlingen dicht bij school wonen en welke verder weg. Het gebruik van de website www.scholenopdekaart.nl kan helpen om een beeld te verkrijgen van de herkomst van de leerlingen. De school kan dan zelf 'huisregels' opstellen om aan te geven welke leerlingen te voet worden verwacht, welk deel per fiets welkom is en wie eventueel per auto gebracht mag worden.

Scholen voor speciaal basisonderwijs, waarvan leerlingen uit de regio komen en vaak met de auto of via taxibusjes naar school worden gebracht en gehaald, lenen zich minder goed voor een schoolstraat, maar is niet onmogelijk. Bij dergelijke scholen blijft immers altijd autoverkeer noodzakelijkerwijs aanwezig. Bovendien hebben vervoerders vaak de verplichting om de kinderen tot aan school af te kunnen zetten, omdat zij verantwoordelijk zijn voor de kinderen tot aan de school. Parkeren op afstand blijkt dan vaak geen optie. In deze situatie is het aan te bevelen een plek aan te wijzen waar een docent de kinderen overneemt van de chauffeur. Afhankelijk van het aantal leerlingen vergt deze oplossing aardig wat van het onderwijzend personeel en is lastig te organiseren. Het is daarom van belang om vooraf te inventariseren met wat voor school men te maken heeft en welk gedrag er in de huidige situatie plaatsvindt. Zo moet het autogebruik bekend zijn en moet een inschatting gemaakt worden of het realistisch is van de leerlingen en ouders te verwachten dat er geen gebruik wordt gemaakt van de auto.

S2.2 Functie in het netwerk

Schoolstraten zijn alleen toe te passen op erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom mits er een maximumsnelheid geldt van 30 km/h. Gebiedsontsluitingswegen zijn niet geschikt, omdat het aandeel doorgaand verkeer te groot is. Schoolstraten kennen altijd een ondergeschikte functie in het netwerk, dus dienen er altijd alternatieve routes beschikbaar te blijven.

Hoofdfietsroute/fietsstraat

Hoewel het stimuleren van fietsgebruik een belangrijke reden is bij het instellen van een schoolstraat, is de combinatie van een schoolstraat met fietsroute niet wenselijk. Regulier fietsverkeer is in een schoolstraat mogelijk, maar als de schoolstraat onderdeel is van een doorgaande fietsroute of zelfs als fietsstraat is ingericht, dan blijft de straat een doorgaande functie hebben. De schoolstraat kan dan niet optimaal functioneren.

S2.3 De directe omgeving van de school

In de planvorming voor een schoolstraat dient goed nagedacht te worden over de omvang van het af te sluiten gebied en altijd rekening te worden gehouden met aanwezigheid van zijwegen en overige (bijzondere) omstandigheden. **Een school ligt bijvoorbeeld niet altijd met de uitgang aan één straat met woningen, die je aan beide uiteinden kunt afsluiten.** Afhankelijk van de situatie kunnen afspraken gemaakt worden over het toelaten van bijvoorbeeld bewoners of ondernemers die een bedrijf voeren in de schoolstraat. Hierin moeten altijd zorgvuldige afwegingen gemaakt worden over de meerwaarde en de noodzaak van een dergelijke uitzondering, aangezien de afsluiting maar kortdurend is. Uitgangspunt is immers dat er geen verkeer de schoolstraat inrijdt. Op het moment dat besloten wordt dat het noodzakelijk is dat bepaalde personen of doelgroepen toegang houden tot de schoolstraat, dan zal ook gewerkt moeten worden met een ontheffingen- of vergunningensysteem om toegang te krijgen tot de schoolstraat. Dit maakt de handhaving lastiger. Voor bezoekers van een schoolstraat, zoals ouders en kinderen, is niet altijd duidelijk dat het betreffende voertuig toegang heeft tot de schoolstraat en dit kan leiden tot frustratie en wederzijds onbegrip. Advies is om hier terughoudend mee om te gaan.

Stap 3. Kenmerken en inrichting van de schoolstraat

Uit het onderzoek is opvallend dat nagenoeg alle geïnterviewde gemeenten het unaniem eens zijn, dat een schoolstraat geen 'standaard' wegprofiel hoeft te hebben. Een vaste kleur verharding, materialen of dergelijke wordt niet noodzakelijk geacht om de schoolstraat (her)kenbaar te maken. Naast de enorme kosten die hiermee gemoeid zijn, strookt het vaak ook niet met een eigen huis- of ontwerpstyl van gemeenten. De schoolomgeving zelf moet in eerste instantie voor zich spreken.

Wel is behoefte aan een uniforme aanduiding en afsluiting van een schoolstraat, zodat de achterliggende gedachte van het begrip 'schoolstraat' en de erbij horende gedragingen meer algemeen bekend worden.

De belangrijkste kenmerken van een schoolstraat worden hieronder behandeld:

- Eenduidige bebording (RVV-bord C12 met onderbord met venstertijden);
- Korte duur venstertijden;
- Bij voorkeur éénrichtingsverkeer;
- Fysieke ondersteuning (bij voorkeur afsluiting middels een hekwerk)

S3.1 Eenduidige bebording

In Nederland heeft een schoolstraat, in tegenstelling tot België (zie [bijlage 1](#)), geen juridische status. In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) is daarom ook geen specifiek verkeersbord opgenomen voor een schoolstraat. Voor handhaving op ongewenst gebruik van en gedrag op een schoolstraat is een formeel verkeersbord nodig, voor zover het gaat om gedragingen die niet reeds via andere wet- en regelgeving is verboden. Het plaatsen van een formeel RVV-bord is daarom noodzakelijk om de schoolstraat aan te duiden en enig rechtsgevolg te geven.

Voor de herkenbaarheid van een schoolstraat is er de wens vanuit de expertgroep en bevroegde gemeenten om een apart RVV-bord te (laten) maken en daaraan ook een juridische status toe te kennen (zie kader 'Introductie nieuw RVV-bord 'Schoolstraat)'). Zolang er nog geen formeel RVV-bord 'schoolstraat' bestaat kan de wegbeheerder alleen gebruik maken van de bestaande RVV-borden om de schoolstraat aan te duiden en af te sluiten.

Aanbeveling is om de afsluiting te realiseren door middel van het **RVV-bord C12 (gesloten voor alle motorvoertuigen), aangevuld met een onderbord met de venstertijden**. Ook kan gekozen worden door het verkeersbord uit te voeren als klapbord. Hierop hoeft geen uitzondering gemaakt te worden voor fietsers, bromfietzers en voetgangers. Bij het toepassen van RVV-bord C01 (Gesloten in beide richtingen voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee) dient middels een onderbord fietsers uitgezonderd moet worden. Bij het toepassen van het RVV-bord C01 zou immers ook betekenen dat vanaf de andere zijde niet ingereeden mag worden en dat men geen ander verkeer hoeft te verwachten. In het geval van tweerichtingsverkeer is dat niet altijd het geval en ook bewoners of andere parkeerders kunnen altijd de straat uitrijden. Door RVV-bord C12 toe te passen wordt duidelijker dat ander verkeer in de schoolstraat nog altijd mogelijk is.

Introductie nieuw RVV-bord 'Schoolstraat'

In de basis kan met het verkeersbord C12 (gesloten voor motorvoertuigen) uit het RVV1990 met een onderbord met daarop de tekst 'Schoolstraat' en de venstertijden een schoolstraat aangeduid worden. Wens vanuit de werkgroep en bevroagde gemeenten is om een apart verkeersbord op te nemen in het RVV1990 en daaraan ook een juridische status toe te kennen. De basis van onderstaand voorstel (zie figuur 1) is het informele verkeersbord dat bestaat voor de fietsstraat. Dit bord wordt aangevuld met een onderbord waarop de venstertijden (maximaal twee momenten) worden aangeduid. Het bord beoogt in één oogopslag duidelijk te maken dat hier sprake is van een bijzondere omstandigheid waar een aangepast weggedrag wenselijk is.



Figuur 1 Ontwerp nieuwe RVV-bord 'schoolstraat'

Achterliggende gedachte is dat dit nieuw te introduceren bord enkele verboden en verplichtingen herbergt, die anders via afzonderlijke borden geregeld moeten worden. Gedacht wordt aan de volgende verplichtingen en verboden:

- Inrijden van de straat door motorvoertuigen niet toegestaan;
- Er geldt een maximumsnelheid van 15 km/h of 30km/h;
- Voetgangers mogen wegen gelegen binnen een schoolstraat over de volle breedte gebruiken;
- Gemotoriseerd verkeer mag fietsers en voetgangers niet hinderen;
- Gemotoriseerd verkeer en bromfietsen mogen andere bestuurders niet inhalen.

Omdat dit bord sterk lijkt op het nog informele bord dat is ontwikkeld voor de fietsstraat, beveelt de werkgroep aan ook dit bord (bekend als L21) een formele juridische status te geven. De borden 'fietsstraat' en 'schoolstraat' zouden dan als respectievelijk G15 en G16 in bijlage I van het RVV1990 kunnen worden

S3.2 Korte duur venstertijden

De duur van de afsluiting van een schoolstraat kan variëren. Wat gebruikelijk lijkt is dat in de ochtend vanaf circa 30 minuten voor aanvang van de school de schoolstraat in werking treedt tot maximaal 10 minuten na aanvang school. Voor de schoolstraten waar ook een middagregime geldt is een afsluiting die aanvangt tot 15 minuten voor het einde van de lessen tot maximaal 15 á 30 minuten ná de laatste les het meest gangbaar. Op beide momenten bedraagt de afsluiting van de schoolstraat dan maximaal circa 45 minuten.

Steeds meer scholen werken met een zogenaamd continurooster, waarbij alle leerlingen tussen de middag overblijven en daarom vroeger uit zijn. Dat voorkomt veel verkeersbewegingen rond het middaguur, omdat kinderen dan niet gehaald en gebracht hoeven te worden. Omdat de tijd tussen het ochtenddeel en het middagdeel beperkt is, wordt afgeraden de schoolstraat ook aan het eind van de ochtend en het begin van de middag in te stellen. Dat vergt te veel informatie op het onderbord en dit wordt dan onduidelijk voor het verkeer.

S3.3 Bij voorkeur eenrichtingsverkeer

Veel schoolstraten liggen in woonwijken. De straten zijn niet erg breed en hebben veelal gemengde functies. Aparte fietsvoorzieningen ontbreken in een dergelijke omgeving vaak, maar vaak is er wel een trottoir aanwezig.

Erftoegangswegen kennen een relatief krap wegprofiel, zeker gecombineerd met eenrichtingsverkeer. Vanuit de praktische kant om de straat aan één zijde te kunnen afsluiten (zie S3.4 Fysieke ondersteuning) hebben **schoolstraten met éénrichtingsverkeer de voorkeur** ten opzichte van straten met tweerichtingsverkeer. Het grote voordeel is dat alleen de ingaande stroom van de straat gehinderd hoeft te worden tijdens het begin en uitgaan van de school. Bewoners die geparkeerd staan in de schoolstraat kunnen via de normale weg gewoon de straat verlaten. Ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt gewaarborgd doordat zij (eventueel tegen de rijrichting in) alle bestemmingen nog steeds kunnen bereiken en ontsluiten.

Plaatsing bebording

Wat betreft de plaatsing van de verkeersborden is het zaak om bij een eenrichtingsstraat de formele afsluiting voor de schoolstraat aan de andere zijde dan het bord eenrichtingsverkeer te plaatsen. Zo wordt voorkomen dat twee tegenstrijdige borden (eventueel met onderborden) boven elkaar worden geplaatst.

Het plaatsen van enkel een bord wordt daarom gezien als minimale vereiste. Voorkeur heeft het om de schoolstraat daarnaast te voorzien van een fysieke ondersteuning.

S3.4 Fysieke ondersteuning

Met het inrijverbod voor gemotoriseerd verkeer met RVV-bord C12 is in theorie de schoolstraat vrij van inrijdend gemotoriseerd verkeer. Dit wordt ook wel de minimale variant genoemd, waarbij geen fysieke beperkingen worden toegepast om het inrijden van de schoolstraat onmogelijk te maken. In de praktijk vergt dit (mogelijk) een grotere inzet van handhaving, zeker in het begin. Een goede communicatie naar de ouders en de omgeving is dan van essentieel belang om de schoolstraat een kans op slagen te geven. Zonder acceptatie van de ouders en omwonenden neemt de kans op succes sterk af. Het instellen van een schoolstraat wordt in dat geval een symbolische maatregel die nauwelijks een bijdrage levert aan het verbeteren van de verkeersveiligheid of het stimuleren van lopen en fietsen naar school. We bevelen deze variant daarom ook **niet** aan.

Om de afsluiting van de schoolstraat voor het gemotoriseerd te verduidelijken en de drempel te verhogen voor het gemotoriseerd verkeer om de schoolstraat te gebruiken wordt **aanbevolen de ingang(en) van de**

schoolstraat tijdens de werking fysiek af te sluiten voor het gemotoriseerd verkeer. Dit kan middels een verplaatsbaar hekwerk (voorkeur) of uitneembare of neerklapbare palen.

Aandachtspunten

- Geadviseerd wordt om bij de variant met een hekwerk altijd een vrijwilliger te plaatsen die toezicht houdt op het laten staan van de hekken. Bij de variant met afsluitpalen is door het min of meer statisch karakter bemensing niet altijd nodig. Groot voordeel van de aanwezigheid van bemensing bij een fysieke afsluiting is dat altijd ingespeeld kan worden mocht zich een bijzondere situatie, zoals een calamiteit, voordoen. De vrijwilliger kan de hekken of palen snel aan de kant schuiven en bijvoorbeeld hulpdiensten doorgang verlenen.
- Bij het plaatsen van (klap)paaltjes is dat deze worden voorzien van goede inleidende markering zoals beschreven in [Fietsberaadpublicatie 'Geactualiseerde aanbevelingen voor afsluitpalen op fietspaden 2022'](#). Bij gebruik van klappalen dienen deze, indien neergeklapt, volledig verzinken in de rijbaan. Klappalen die niet geheel verzinken in de rijbaan kunnen gevaar of hinder veroorzaken.
- Het plaatsen van een hekwerk of afsluitpalen dient gedaan te worden door iemand met bevoegd gezag (bijvoorbeeld een verkeersregelaar of -brigadier). Echter is het juridisch op dit moment nog niet mogelijk om een schoolstraat door een vrijwilliger (al dan niet na volgen van een opleiding) af te laten sluiten. Voor meer toelichting zie paragraaf 4.
- Voor het hekwerk of de uitneembare afsluitpalen moet een locatie in de directe omgeving gevonden worden om deze buiten de werkingstijden van de schoolstraat te plaatsen. Omdat het ruimtebeslag minimaal is, is hiervoor in de directe omgeving vaak plaats te vinden (bijvoorbeeld in de school).



Figuur 2 Schoolstraat met fysieke afsluiting en een aanspreekbaar persoon ernaast

Uiteraard kan er ook gewerkt worden met volautomatische systemen van verzinkbare palen bijvoorbeeld. Ook is handhaving met camerasystemen een optie. Dit zijn echter zeer dure systemen voor een relatief korte werkingsduur.

Stap 4. Neem het verkeersbesluit

Voor het instellen van een schoolstraat, is het nemen van een verkeersbesluit door de wegbeheerder vereist. Dit geldt zowel voor een permanente als voor een tijdelijke instelling van een schoolstraat. Aangenomen mag worden dat de procedure voor het nemen van een verkeersbesluit bij de wegbeheerders voldoende bekend is. Hier wordt in deze discussienotitie niet verder op ingegaan. In [bijlage 2](#) is een voorbeeldtekst opgenomen voor het verkeersbesluit voor het instellen van een schoolstraat.

Stap 5. Communicatie

Communicatie naar de omgeving en de ouders is voor de acceptatie van een schoolstraat van essentieel belang. De omgeving moet weten wat van hen verwacht wordt en welke beperkingen hen opgelegd worden. Als gemeente dienen partijen als politie, brandweer en vuilnisophaaldienst ruim van tevoren worden geïnformeerd over de start van de (tijdelijke) schoolstraat.

Ook de communicatie naar de ouders en kinderen is van belang. Deze communicatie kan het best via de school verlopen. Hierin dienen ouders en kinderen meegenomen te worden over het hoe en waarom van de schoolstraat. Wees duidelijk over de medewerking die je van hen verwacht. Ouders maken immers een wezenlijk onderdeel uit van de oplossing. Naast de keuze om hun kinderen lopend of met de fiets naar school te brengen in plaats van met de auto, kunnen ouders ook als vrijwilliger worden ingezet om de afsluiting van de schoolstraat te bemensen.

Stap 6. Evaluatie

Evalueer het functioneren van de (tijdelijke) schoolstraat. Als wegbeheerder zullen met de school afspraken gemaakt moeten worden over het functioneren van de schoolstraat. Belangrijk is dat de bemensing op peil wordt gehouden kan worden zal men moeten overwegen de ambities voor de schoolstraat bij te stellen en over de gevolgen als de schoolstraat wel of niet werkt.

4 Juridische aansprakelijkheid

Bij het fysiek afsluiten van een schoolstraat voor gemotoriseerd verkeer wordt aanbevolen altijd een aanspreekbaar persoon ter hoogte van de afsluiting te zetten die toezicht houdt op de verkeerssituatie. Globaal zijn er drie taken te onderscheiden waar het gaat om het in bedrijf stellen van een schoolstraat:

- Het plaatsen van een fysieke afsluiting.
- Het openklappen van de zogenaamde klapborden (als deze gebruikt worden in plaats van statische).
- Het verwijzen van verkeer bij de afsluiting.



Figuur 3 Voorbeeld Maastricht van een steekwagen met daarop het wit-rode hek en bebording

Bij het plaatsen van een fysieke afsluiting en het verkeersregelend optreden bij een schoolstraat dient een bevoegd verkeersregelaar ingezet te worden. Voor veel vrijwilligers en gemeenten is de risicoaansprakelijkheid en het vinden van voldoende vrijwilligers een breekpunt. Bemensing bij een fysieke afsluiting met een hek is een randvoorwaarde voor succes en naleving. Als die niet vroegtijdig is geregeld en op peil gehouden kan worden zal overwogen moeten worden om niet te starten of te stoppen met het instellen van een schoolstraat.

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de verschillende typen verkeersregelaars. Hierbij is gekeken welk type verkeersregelaar het best ingezet kan worden voor het juridisch correct organiseren om een vrijwilliger in te zetten bij een schoolstraat.

4.1 Typen verkeersregelaars

Binnen de Nederlands wetgeving (Wegenverkeerswet 1994 en Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)) bestaan er vier verschillende soorten verkeersregelaars in Nederland, te weten:

- De beroepsverkeersregelaar;
- De evenementenverkeersregelaar,
- De transportbegeleider;
- De verkeersbrigadier.

Op grond van artikel 12 van de Wegenverkeerswet 1994 zijn weggebruikers verplicht gevolg te geven aan de aanwijzingen die door de in [artikel 159](#) bedoelde personen dan wel door andere bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorieën van personen ter zake van het verkeer op de weg worden gegeven. Verkeersbrigadiers vallen niet onder voorgenoemd artikel, maar behoren tot de 'andere' bij algemene maatregel

van bestuur aangewezen categorie, op grond van [artikel 82, lid 3](#) Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. In het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) worden nadere regels hieromtrent gesteld.

De verschillende bevoegdheden van de beroepsverkeersregelaar, de evenementenverkeersregelaar en de transportbegeleider zijn te vinden in de Regeling verkeersregelaars 2009. Voor de verkeersbrigadier zijn deze te vinden in de Regeling verkeersbrigadiers.

De transportbegeleider wordt in deze notitie buiten beschouwing gelaten aangezien dit een verkeersregelaar is die optreedt ter begeleiding van een exceptioneel transport als bedoeld in artikel 1, onderdeel c, van het Besluit ontheffingverlening Dienst Wegverkeer exceptionele transporten.

4.1.1 De beroepsverkeersregelaar

In artikel 1, onderdeel b, van het BABW wordt het begrip verkeersregelaar met in het kader van het beroep verkeersregelende taken gedefinieerd. Het gaat hier om personen, die in het kader van de uitoefening van hun beroep verkeersregelende taken verrichten. De verkeersregelende taken dienen, naar het oordeel van het bevoegd gezag, tot de hoofdwerkzaamheden te behoren of nauw verband te houden met het uitoefenen van de hoofdwerkzaamheden. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld brandweerlieden of ambulancepersoneel. Verkeersregelend optreden vormt hier derhalve niet de hoofdtaak, maar degenen die het betrokken beroep uitoefenen kunnen wel met regelmaat worden geconfronteerd met de noodzaak tot regeling van het verkeer. Hierbij gaat het vaak om plotseling optredende onvoorzienbare situaties als ongevallen en calamiteiten.

Een andere beroepsgroep die onder deze categorie kan worden geschaard wordt gevormd door medewerkers van bedrijven die beroepsmatige verkeersregelaars verhuren. Voor hen behoort het verkeersregelend optreden tot de hoofdwerkzaamheden. Verder valt te denken aan functies die speciaal zijn gecreëerd om de reguliere politie, die in verband met andere prioriteiten of in verband met gebrek aan mankracht voor de betrokken taken geen tijd (meer) heeft, te ontlasten. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan binnen diverse politieregio's functionerende toezichthouders. Voorts kan bij instanties of bedrijven behoefte bestaan aan de mogelijkheid personeel in te zetten voor het geven van aanwijzingen aan weggebruikers. Het geven van aanwijzingen moet uiteraard wel een verkeersregelend optreden inhouden. Ook hier geldt dat het verkeersregelend optreden tot de hoofdwerkzaamheden moet behoren of daarmee nauw verband houden, op grond van [artikel 56, lid 2](#) van de BAWB.

Opleiding

Aan beroepsverkeersregelaars welke worden ingezet op de openbare weg worden volgens de Regeling Verkeersregelaars 2009 bevoegdheid,- en bekwaamheidseisen gesteld. Aan deze eisen dient worden voldaan door het volgen van een opleiding in theorie en praktijk met een afrondend examen onder toezicht van een gedelegeerde namens de politieacademie. De kosten voor de opleiding bedragen veelal enkele honderden euro's. Zie voor meer informatie: <https://svnl-info.nl/>

4.1.2 De evenementenverkeersregelaar

De evenementenverkeersregelaar wordt in de Regeling verkeersregelaars 2009 gedefinieerd als een verkeersregelaar die door het bevoegd gezag ten behoeve van een evenement is aangesteld ([artikel 1, onder c](#)). Volgens Regeling verkeersregelaars 2009 is er sprake van een evenement wanneer het gaat om een eenmalige of periodiek terugkerende activiteit met verkeersaantrekkende werking, die hetzij maximaal één dag duurt, hetzij

zich uitstrekt over een aaneengesloten periode van meerdere dagen, voor zover het voor het evenement bevoegd gezag heeft bepaald dat er verkeersregelend wordt opgetreden ([artikel 1, onder b](#)).

De evenementenverkeersregelaar heeft tot taak eenvoudige verkeersregelende taken te verrichten bij evenementen ([artikel 2, onder c](#)). Op grond van [artikel 82, lid 2](#) van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt verwezen naar [bijlage II](#) betreffende de vastgestelde aanwijzingen door middel van gebaren, voor zover mogelijk, dienen te worden gegeven.

Opleiding

Evenementenverkeersregelaars volgen een online instructie, waarna ze een test afleggen en bij goed resultaat voor de duur van een jaar aangesteld worden als evenementenverkeersregelaar. Doorgaans loopt de opleiding voor evenementenverkeersregelaars via de gemeenten. Zie voor meer informatie: <https://svnl-info.nl/>

4.1.3 De verkeersbrigadiers

De inzet van verkeersbrigadiers is uitsluitend bedoeld ter begeleiding van overstekende voetgangers, met name schoolgaande kinderen. Op grond van [artikel 9](#) van de Regeling verkeersbrigadiers mogen verkeersbrigadiers voor de uitoefening van hun taken slechts worden ingezet:

- op wegen waar in het algemeen niet sneller wordt gereden dan 50 km/h;
- indien ter plaatse bij duisternis of slecht zicht voldoende openbare straatverlichting aanwezig is, en;
- indien de verkeersbrigadiers voldoende bekend zijn met de specifieke omstandigheden van de plaats waar zij hun taak uitoefenen.

Verkeersbrigadiers oefenen hun taak uit gedurende de perioden waarin ter plaatse kinderen zich naar en van school begeven en overigens gedurende de perioden waarin hun hulp naar het oordeel van door de korpschef aangewezen politiefunctarissen noodzakelijk is in het kader van het laten oversteken van voetgangers (op grond van [artikel 10](#) van de Regeling verkeersbrigadiers). De plaats en het tijdstip van optreden van de verkeersbrigadier lijkt bij uitstek geschikt te zijn voor een schoolomgeving.



De verkeersbrigadiers hebben voor het uitvoeren van hun taak in [artikel 82, lid 3](#) van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een wettelijke bevoegdheid gekregen om aan het verkeer een stopteken te geven (onderdeel 8 van [bijlage II](#) van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990).

Figuur 4 Stopteken door verkeersbrigadier met toepassing van bord F10

Opleiding

De opleiding van verkeersbrigadiers valt onder de verantwoordelijkheid van de korpschef van de regiopolitie. Vaak stelt de korpschef iemand aan die de opleidingen verzorgt. De opleiding van de verkeersbrigadiers bestaat uit een theoretisch deel en een praktisch deel. Voor de theorieopleiding moet gemiddeld 2 uur worden uitgetrokken. Belangrijke elementen zijn kennis van verkeersregels, het oversteekstelsel en inzicht in de stopafstand van diverse voertuigen.

Na de theorie volgt de praktijk. Deze opleiding wordt gegeven op de locatie waar de verkeersbrigadiers dienst gaan doen. Ter plaatse kan de politie wijzen op eventuele problemen of knelpunten.

Als de opleiding is afgerond stuurt de politiecontactpersoon een blauwe bereidverklaringkaart (volwassen verkeersbrigadier) of een groene toestemmingskaart (jeugdverkeersbrigadiers) naar de gemeente. Volwassenen vullen de blauwe kaart in en ondertekenen deze. Bij de kinderen vullen de ouders de groene kaart in en zetten hun handtekening. De verkeersbrigadiers ontvangen uiteindelijk een aanstellingsbrief van de burgemeester.

Belangrijk: een verkeersbrigadier mag alleen zijn of haar taak uitvoeren op de oversteekplaats waarvoor hij of zij is opgeleid.

Zie voor meer informatie: <https://vn.nl/op-school/verkeersveilige-schoolomgeving/hulp-bij-oversteken>

4.2 Aansprakelijkheid verkeersregelaars

Indien een ongeval ontstaat waarbij bewezen wordt dat de verkeersregelaar bewust onjuist heeft gehandeld, dan kan deze aansprakelijk gesteld worden. In alle overige gevallen zal de bestuurder zelf een beoordeling moeten maken of rijden, afslaan, stoppen geen gevaar oplevert op dat moment.

Beroepsverkeersregelaar

Beroepsverkeersregelaars in dienst van een werkgever vallen onder de verantwoordelijkheid van de werkgever, net als bij alle andere werkzaamheden. De werkgever zal dan ook aansprakelijk worden gesteld bij incidenten. Er is echter één uitzondering mogelijk: als de werknemer bewust handelingen uitvoert welke in strijd zijn met de geldende wet- en regelgeving en de afspraken tussen hem en de werkgever. Op dat moment kan de werknemer persoonlijk aansprakelijk worden gesteld.

Evenementenverkeersregelaar

Bij het uitvoeren van de werkzaamheden van een (vrijwillige) evenementenverkeersregelaar kan al dan niet opzettelijk schade worden toegebracht aan een derde partij of aan de organisatie waar hij werkzaam is. Bij het opzettelijk toebrengen van schade, zoals stelen van materiaal, is en blijft de (vrijwillige) evenementenverkeersregelaar zelf aansprakelijk. Maar ook als de schade niet opzettelijk wordt toegebracht, kan de (vrijwillige) evenementenverkeersregelaar als particulier aansprakelijk zijn. Of de (vrijwillige) evenementenverkeersregelaar of de organisatie aansprakelijk is zal per situatie moeten worden bekeken.

Wanneer de (vrijwillige) evenementenverkeersregelaar in opdracht of onder regie van de organisatie werkt kan de organisatie aansprakelijk zijn voor de schade van de vrijwilliger. Of een organisatie aansprakelijk is voor de schade is afhankelijk van de relatie tussen de (vrijwillige) evenementenverkeersregelaar en organisatie, in dit geval de school of gemeente. Wanneer de relatie tussen (vrijwillige) evenementenverkeersregelaar en organisatie veel overeenkomsten vertoont met een arbeidsovereenkomst dan zal de organisatie eerder aansprakelijk zijn dan wanneer het vrijwilligerswerk los-vast is geregeld. Zeker wanneer daarbij de grens tussen vrijwilligerswerk en privésfeer haast niet te trekken is. Hier komt bij dat veel gemeenten werken met de "gemeentelijke vrijwilligers polis" die diverse dekkingen kent. Afhankelijk van de gemeente zal gekeken moeten worden welke versie van gemeentelijke vrijwilligerspolis er is, en welke dekkingen deze omvat. In het gunstigste geval zijn dan vrijwillige evenementenverkeersregelaars die op verzoek van of onder toezicht van de gemeente hun werkzaamheden uitvoeren op deze wijze verzekerd.

Echter, als een verkeersregelaar bewust tegen de afspraken in handelingen verricht die leiden tot een ongeval, kan deze persoonlijk aansprakelijk worden gesteld.

Verkeersbrigadiers

De verzekering van verkeersbrigadiers is niet bij wet geregeld, maar wordt meestal verzorgd door de gemeente omdat zij dit zien als een logisch gevolg van de aanstelling. Vaak heeft de gemeente daarnaast een budget beschikbaar voor de materialen die nodig zijn voor faciliteren van een verkeersbrigade.

Om verzekerd te zijn, moet een verkeersbrigadier aan vier punten voldoen:

- De verkeersbrigadier is door de (regio)politie zowel theoretisch als praktisch op de locatie opgeleid;
- De verkeersbrigadier heeft een aanstelling van de burgemeester;
- De gemeente neemt de verkeersbrigadier (in de meeste gevallen) op in haar verzekering;
- De verkeersbrigadier gebruikt de ,wettelijk voorgeschreven, uitrusting bij het uitoefenen van de functie als verkeersbrigadier.

De verkeersbrigadier is bij het niet voldoen aan de voorwaarden zelf aansprakelijk voor de eventuele schade bij een ongeval.

4.3 Voorstel aanpassing bevoegheden bestaande wet- en regelgeving

Het bereiken van succes en naleving bij een fysieke afsluiting rondom een schoolstraat lijkt alleen te kunnen worden bereikt met de inzet van een bevoegd verkeersregelaar met de bevoegdheid om de schoolstraat fysiek af te sluiten en eventueel het verkeer aanwijzingen te geven.

Binnen de bestaande wet- en regelgeving is momenteel alleen de beroepsverkeersregelaar inzetbaar om bij de fysieke afsluiting van de schoolstraat verkeersregelend op te treden en het verkeer aanwijzingen te geven. Evenementenregelaars (opereert onder toezicht van de politie) en verkeersbrigadiers (alleen oversteekhulp, vanaf 10 jaar) zijn daartoe niet bevoegd.

Voor het beperkt hoeven te regelen van het verkeer rondom een schoolsituatie is een beroepsverkeersregelaar door het benodigde opleidingstraject, in combinatie met de kosten die gemoeid gaan met de inzet van de beroepsverkeersregelaar, een niet voor de hand te liggen optie.

Een evenementenverkeersregelaar kan niet worden ingezet omdat er kan niet worden gesproken van een evenement in geval van de (bijna) dagelijks terugkerende situatie van het regelen van het verkeer bij een fysieke afsluiting van de schoolstraat. Het gaat immers niet om eenmalige of periodiek terugkerende activiteit, er is geen verkeersaantrekkende werking (het gaat om het regelen van het bestaande verkeer) en de duur van de situatie is niet maximaal één dag alsook strekt het zich niet uit over een aaneengesloten periode van meerdere dagen vanwege de weekenden en vakanties.

De inzet van verkeersbrigadiers is uitsluitend bedoeld ter begeleiding van overstekende voetgangers, met name schoolgaande kinderen en zijn niet bevoegd om meer aanwijzingen aan het verkeer te geven dan gesteld in onderdeel 8 van [bijlage II](#) van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Een wijziging van de bevoegdheden van verkeersbrigadiers in de Regeling verkeersbrigadiers lijkt, na overleg met een wetgevingsjurist van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het meest geschikt voor situaties rondom schoolstraten. Een dergelijke wijziging wordt tevens het minst ingrijpend geacht.

Gemeente Den Haag op zoek naar alternatief

In de gemeente Den Haag hebben de huidige acht schoolstraten moeite met het bemensen van de hekken. Steeds vaker ontbreken de hekken op straat, waardoor het concept schoolstraat niet altijd gehanteerd wordt. Het is wenselijk dat de schoolstraten op de afgesproken tijden afgesloten zijn. Tegelijkertijd is het werven van vrijwilligers een probleem. Daarbij wordt de aanbeveling om een verkeersbrigadier in te zetten *om de schoolstraat af te sluiten als te 'zwaar' gevonden. Hierdoor wordt een extra barrière gecreëerd voor vrijwilligers om zich voor schoolstraten in te zetten.*

Daarom past de gemeente Den Haag de verkeersondersteunende maatregel die in de verkeersbesluiten voor de schoolstraten is opgenomen aan. In plaats van een verplaatsbaar hek worden flexibele paaltjes in de schoolstraten neergezet. De vrijwilliger, of een medewerker van de school, voert alleen deze handeling uit en blijft niet bij de afsluiting staan om het verkeer te regelen. Het inzetten van een verkeersbrigadier zou dan wellicht niet nodig hoeven te zijn.

De gewijzigde aanpak wordt eerst geëvalueerd alvorens wordt besloten het aantal schoolstraten op deze wijze in de stad verder uit te breiden. In de evaluatie wordt ook het juridische aspect van het concept schoolstraat meegenomen.

Meer informatie over de gewijzigde aanpak schoolstraten in Den Haag, zie [de brief van het college van B&W aan de raadscommissie](#).

Aanbeveling

Aanbevolen wordt daarom om de [Regeling Verkeersbrigadiers](#) aan te passen en wordt aan het Ministerie verzocht om de bevoegdheden van verkeersbrigadiers in de 'Regeling verkeersbrigadiers' uit te breiden.

Het verzoek is:

- om het mogelijk te maken dat verkeersbrigadiers, naast oversteekvoorzieningen, ook bij situaties rondom schoolstraten verkeersregelend mogen optreden. Het betreft hier het toepassen van aanwijzingen zoals aangegeven in bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Daarbij mag verkeer een stopteken gegeven worden en omgeleid naar andere straten. Wat dat betreft veranderen de werkzaamheden niet zozeer, als wel de locatie waarop een verkeersbrigadier ingezet mag worden. In het kader 'Voorstel aanpassing Regeling Verkeersbrigadiers' is een eerste aanzet gegeven voor een tekstuele wijziging.
- met de betrokken partijen te onderzoeken of er eventuele wijzigingen aan, of aanvulling op de opleiding van verkeersbrigadiers noodzakelijk zijn.

Voorstel aanpassing Regeling Verkeersbrigadiers

Om te voldoen aan de voorgenomde aanbeveling dienen een aantal artikelen in de Regeling Verkeersbrigadiers worden aangepast. Hieronder geven we alvast een voorzet voor de aanpassing:

Paragraaf 3. 'Plaats van optreden' – Artikel 9

Verkeersbrigadiers mogen voor de uitoefening van hun taak slechts worden ingezet:

- a. op wegen waar in het algemeen niet sneller wordt gereden dan 50 kilometer per uur; meerderjarige verkeersbrigadiers mogen hun taak ook op andere wegen uitoefenen;
- b. indien ter plaatse bij duisternis of slecht zicht voldoende openbare straatverlichting aanwezig is;
- c. **indien ter plaatse een schoolstraat is ingesteld aangeduid door bord C12 van bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) met onderbord met venstertijden van de werking van de schoolstraat;** en,
- d. indien de verkeersbrigadiers voldoende bekend zijn met de specifieke omstandigheden van de plaats waar zij hun taak uitoefenen.

Paragraaf 4 'Tijdstippen en optreden' – Artikel 10

Verkeersbrigadiers oefenen hun taak uit gedurende de perioden waarin ter plaatse kinderen zich naar en van school begeven en overigens gedurende de perioden waarin hun hulp naar het oordeel van door de korpschef aangewezen politiefunctionarissen noodzakelijk is in het kader van het laten oversteken van voetgangers **en het fysiek afsluiten ten behoeven van een schoolstraat.**

Bijlage 1 Juridisch kader België

In België heeft de schoolstraat meer bekendheid en 'status' dan in Nederland. De Belgische wegcode zegt hierover het volgende:



Figuur 5 Bordencombinatie zoals die in België gebruikt wordt.

2.68. "schoolstraat", een openbare weg in de nabijheid van een onderwijsinstelling waar tijdelijk en tijdens bepaalde uren aan de toegangen motorvoertuigen geweerd worden door een verkeersbord C3 voorzien van een onderbord met daarop de vermelding "schoolstraat", tenzij het onderbord in een uitzondering voorziet voor bepaalde motorvoertuigen.

In de schoolstraten is de openbare weg voorbehouden voor voetgangers, wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt, alsook voertuigen in het bezit van een vergunning afgegeven door de wegbeheerder, hebben toegang tot de schoolstraat.

Bestuurders die in de schoolstraat rijden, doen dit stapvoets; ze laten de doorgang vrij voor de voetgangers en fietsers, verlenen hen voorrang en stoppen er zo nodig voor. De bestuurders brengen de voetgangers en fietsers niet in gevaar en hinderen hen niet.

In België wordt een schoolstraat aangeduid met het verkeersbord C3 (dat wij kennen als C01) met daaronder een blauw onderbord met daarop de tekst "schoolstraat". De toepassingen in de Nederlandse schoolstraten komen daar veelal mee overeen, al zijn er ook gemeenten die bord C12 (gesloten voor motorvoertuigen) hebben toegepast, en daarmee de doorgang voor voetgangers, fietsers en bromfietzers juridisch waarborgen.

De ervaring in België zijn overwegend positief. Men ziet een duidelijke gedragsverandering bij de ouders en ziet de schoolstraat echt als grote meerwaarde voor de kwaliteit van de schoolomgeving. Ouders geven ook aan erg te betreuren mocht de Schoolstraat worden opgeheven. Echter is er eerder sprake van uitbreiding dan van beperking; er wordt zelfs overwogen om reeds op grotere afstand van de school een afsluiting te realiseren om in een grotere gebied de hoeveelheid autoverkeer te beperken. Zorgen om de overlast voor de omgeving zijn nu nog een heikel punt en er mede de reden van dat de uitbreiding in Gent nog niet is gerealiseerd.

Bijlage 2 Voorbeeldtekst Verkeersbesluit

Onderwerp

verkeersbesluit: [Locatie/straatnaam]

(instellen periodieke geslotenverklaring/schoolstraat)

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN [PLAATSNAAM],

gelezen het op [dd-mm-jjjj] ingekomen verzoek van de heer/mevrouw [voorletter + achternaam] van [organisatie], ingediend namens [afdeling] van de gemeente [gemeentenaam], tot het nemen van een verkeersbesluit voor het instellen van een periodieke geslotenverklaring/schoolstraat op de [locatie/straatnaam];

gelezen de op [dd-mm-jjjj] ontvangen brief van de Politie [...];

overwegende,

dat sinds de opening van de basisschool medio [mm-jjjj] bij diverse scholen in deze gemeente een zogenoemde 'schoolstraat' is ingevoerd;

dat daartoe, om voetgangers en fietsers ruim baan te geven, bij deze scholen, die vaak gelegen zijn in smalle straten, de straat gedurende de breng- en haalmomenten (tweemaal per dag ongeveer een half uur) wordt afgesloten voor het overig verkeer;

dat hierdoor ook de verkeersveiligheid verbetert en de vrijheid/doorstroming van het verkeer toeneemt;

dat de schoolstraat daarnaast gezonde, ruimte-efficiënte en milieuvriendelijke mobiliteit stimuleert;

dat de schoolstraat aanvankelijk was bedoeld als een tijdelijke maatregel maar dat omwille van de positieve uitwerking van schoolstraten het concept van de schoolstraten voor onbepaalde tijd wordt gecontinueerd;

dat in het kader van de schoolstraat twee maal per dag de straat waaraan de school is gelegen, wordt afgesloten voor verkeer behoudens voetgangers, fietsers en bewoners;

dat de geslotenverklaring wordt aangeduid met een C12-verkeersbord waarbij op het onderbord de venstertijden zijn vermeld waarop de straat gesloten is voor verkeer en er tijdens de periodieke afsluiting een hekwerk wordt geplaatst om de verkeerssituatie te ondersteunen;

dat de betreffende school zorgt voor 'bemensing' van de schoolstraat (door de gemeente speciaal geïnstrueerd als schoolstraatcoach) zodat er iemand bij het hekwerk aanwezig zal zijn om de weggebruikers te informeren mocht dit nodig zijn en om het hekwerk opzij te zetten als de hulpdiensten of aanwonenden over het weggedeelte moeten rijden;

dat in de [locatie/straatnaam] een basisschool is gelegen en dat het uit oogpunt van onder meer verkeersveiligheid en de vrijheid/doorstroming van het verkeer wenselijk is om het weggedeelte nabij deze school aan te wijzen als een schoolstraat zoals bovenomschreven;

dat het aanbrengen van een fysieke afscheiding/hekwerk als bovenbedoeld moet worden aangemerkt als een fysieke maatregel in de zin van artikel 15, lid 2, van de Wegenverkeerswet 1994, zodat hiervoor een verkeersbesluit is vereist;

dat gezien het gestelde in artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer juncto artikel 2 Wegenverkeerswet kan worden opgemerkt dat met het nemen van de onderhavige verkeersmaatregel(en) het volgende wordt nagestreefd:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het instandhouden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;

- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte gevolgen voor het milieu;

dat het voornemen om deze verkeersmaatregel(en) in te stellen op de voorgeschreven wijze is gepubliceerd en gedurende een periode van vier weken ter inzage heeft gelegen teneinde belanghebbenden in de gelegenheid te stellen een zienswijze daarop kenbaar te maken;

dat wel/geen reactie is ingekomen;

dat ten aanzien van de onderhavige verkeersmaatregel(en) het overleg als bedoeld in artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer heeft plaatsgevonden;

dat het betreffende weggedeelte in beheer is bij de [gemeentenaam] en is gelegen binnen de bebouwde kom van die gemeente;

gelet op de mandaatregeling van burgemeester en wethouders van [gemeentenaam] en het daarop gebaseerde ondermandaatbesluit;

gelet op artikel 18 eerste lid onder d van de Wegenverkeerswet 1994, juncto artikel 1, artikel 4 eerste lid, artikel 12 onder a en b, artikel 18, artikel 21 en 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Stb. 460, 1990);

BESLUITEN:

- I. door het plaatsen van een bord volgens model C12 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), met onderborden met de tekst "maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag 08.00– 08.45 uur en 14.30 – 15.15 uur, woensdag 08.00 – 08.45 uur en 11.30 - 12.15 uur, met uitzondering van schoolvakanties" en "uitgezonderd aanwonenden" [specifieke omschrijving locatie] gesloten te verklaren voor gemotoriseerd verkeer, dit voor wat betreft de genoemde uren en zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening;
- II. door het treffen van een fysieke maatregel ter regeling van het verkeer de doorgang op [specifieke omschrijving locatie] af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van aanwonenden en wel door het aanbrengen van een afzetting in de vorm van een verplaatsbaar hekwerk, dit voor wat betreft de onder I. genoemde tijdstippen en zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening;
- III. dat als gevolg van de bovenomschreven verkeersmaatregelen alle eerder genomen verkeersmaatregelen/-verkeersbesluiten die hierop betrekking hebben, worden ingetrokken (en de daarmee samenhangende verkeerstekens worden verwijderd) en wel voor zover het gestelde daarin direct betrekking heeft op hetgeen thans opnieuw wordt geregeld;
- IV. dat bovengenoemde maatregel(en) gelden op de wijze als aangegeven op de bij dit besluit behorende en daar onlosmakelijk deel van uitmakende situatietekening, die kan worden ingezien bij [inzage locatie];

Colofon

Schoolstraten – inrichting en organisatie

Discussienotitie

uitgave

Kennisplatform CROW, Ede

versienummer

Versie 1.0, april 2023

tekst

Stan Wolters, CROW
Johan Vermeeren, VAGN

eindredactie

Stan Wolters, CROW
Bastiaan Pigge, CROW

werkgroep

Lilian Verkleij, Gemeente Den Haag
Ruud Boetekees, Gemeente Voorschoten
René de Vries, Gemeente Zaanstad
Hugo van der Steenhoven, HugoCycling
Dave van Bogaert, Veilig Verkeer Nederland
Gilbert Gordijn, Politie
Johan Vermeeren, VAGN
Manon de Jooide, VAGN
Ger Lulofs, GLU verkeersadvies

Over CROW

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk.

CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.

Over CROW-Fietsberaad

CROW-Fietsberaad is het kenniscentrum van de Nederlandse overheden voor fietsbeleid. CROW-Fietsberaad wordt gefinancierd uit het KpVV-Meerjarenprogramma dat CROW uitvoert in opdracht van de gezamenlijke overheden.

De doelstelling van CROW-Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis voor fietsbeleid. Daarbij richt CROW-Fietsberaad zich op een brede doelgroep: iedereen die direct of indirect betrokken is bij de ontwikkeling en uitvoering van fietsbeleid.

**Praktische kennis
direct toepasbaar**