Gemeente Amsterdam

Stadsdeelcommissie Nieuw-West
Beantwoording schriftelijke vragen

Aan:	De leden van de stadsdeelcommissie van Amsterdam Nieuw-West
Datum	13 januari 2026
Portefeuille(s)	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Portefeuillehouder(s):	Nazmi Türkkol
Behandeld door	Stadsdeel Nieuw-West, Gebiedspool
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen van het lid Güdük inzake onveilige verkeerssituatie bij schoolpleinen door structurele parkeerovertredingen

Geachte leden van de stadsdeelcommissie,

Op 19 november 2025 heeft het DB Nieuw-West schriftelijke vragen ontvangen van het lid Güdük van DENK inzake onveilige verkeerssituatie bij schoolpleinen door structurele parkeerovertredingen. Onderstaand treft u de beantwoording van deze vragen aan.

Toelichting door de indiener(s):

Al maanden, sinds de opening van het schooljaar 2025/2026 weer, worden de ingangen van meerdere schoolpleinen in Nieuw-West regelmatig geblokkeerd door ouders die hun auto parkeren buiten de daarvoor bestemde parkeervakken. Ondanks herhaaldelijke waarschuwingen vanuit scholen en meldingen wordt er nauwelijks gehandhaafd en worden er feitelijk geen boetes uitgeschreven. De situatie houdt aan en vormt inmiddels een structurele bedreiging voor de openbare orde en veiligheid. Ter illustratie zijn er inmiddels foto's verzonden van de overtredingen welke door ouders zijn gemaakt.
Kinderen moeten door en tussen geparkeerde auto's lopen of fietsen om de school te bereiken. Automobilisten, die vaak gehaast zijn en de snelheid overtreden, zien deze kinderen onvoldoende, vooral wanneer zij achteruit de weg op manoeuvreren bij parkeren. Er zijn meerdere bijna-ongelukken gesignaleerd. De huidige situatie leidt tot zeer gevaarlijke verkeersmomenten, met name tijdens de breng- en haalmomenten van scholen. Wanneer handhaving wél komt, gebeurt dit doorgaans ná de piekuren, waardoor het gewenste effect uitblijft.

Gezien het vorenstaande stelt ondergetekende, namens de fractie van DENK, op grond van Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022 (artikel 30), de volgende schriftelijke vragen:

Het dagelijks bestuur kan de gestelde vragen als volgt beantwoorden.

1. Is het dagelijks bestuur op de hoogte van de structurele parkeerovertredingen bij de ingangen van de schoolpleinen in Nieuw-West en de gevaarlijke situaties die dit veroorzaakt?

Het dagelijks bestuur is bekend met de parkeerovertredingen bij de ingangen van schoolpleinen in Nieuw-West.

2. Hoeveel meldingen zijn er de afgelopen 6 maanden binnengekomen over foutparkeren, snelheidsovertredingen en gevaarlijke verkeerssituaties rondom de betreffende scholen?

Sinds 1 juni 2025 zijn er 62 SIG-meldingen zichtbaar die te linken zijn aan breng- en haalmomenten rond scholen. Hiervan vallen 58 in de subcategorie parkeeroverlast en 4 in de categorie verkeersoverlast.

3. Hoe vaak heeft handhaving in dezelfde periode daadwerkelijk gecontroleerd tijdens de breng- en haalmomenten (ochtend en middag)?

De parkeeroverlast rond scholen wordt besproken tijdens het maandelijkse Inzetoverleg Veiligheid en Leefbaarheid. Wijkondersteuners en THOR organiseren gezamenlijk acties op geprioriteerde locaties. Sinds 1 juni 2025 zijn er 29 registraties gemaakt die te linken zijn aan breng- en haalmomenten rond scholen. Hiervan was bij 15 registraties sprake van overlast. In de meeste gevallen ging het om parkeerovertredingen waarbij de bestuurders zijn aangesproken.

4. Kan het DB inzicht geven in de exacte tijden van deze controles?

De acties die worden georganiseerd door de wijkondersteuners en THOR vinden plaats tijdens de breng- en haalmomenten tussen 08:00 en 09:00 en rond 15:00.

5. Waarom wordt er niet consequent gehandhaafd tijdens de piekmomenten wanneer het probleem zich daadwerkelijk voordoet?

Er is in lijn met het inzetplan gehandhaafd. Er wordt voornamelijk actiegericht ingezet naar aanleiding van het Inzetoverleg Veiligheid en Leefbaarheid. Daarnaast wordt er ingezet op basis van excessen (SIG-meldingen).

6. Hoeveel boetes zijn er de afgelopen 6 maanden uitgeschreven voor foutparkeren en snelheidsovertredingen rondom de scholen?

In de afgelopen zes maanden zijn er tijdens de breng- en haalmomenten, en binnen de eerder aangegeven filters, geen zichtbare boetes geregistreerd. Het is echter niet met zekerheid vast te stellen dat er buiten die range geen boetes zijn opgelegd.

7. Is het dagelijks bestuur bereid om structureel toezicht in te zetten tijdens de piekmomenten, bijvoorbeeld door handhavers of verkeersregelaars, om de veiligheid van kinderen te waarborgen?

Dit gebeurt al. Het dagelijks bestuur probeert de beperkte capaciteit zo efficiënt mogelijk in te zetten en maakt daarin continue afwegingen. Bij enkele scholen in Nieuw-West wordt extra ingezet op handhaving tijdens de haal- en brengmomenten.

Jaarlijks ontvangt Startpunt Nieuw-West (een team met wijkondersteuners en verkeersregelaars) van het programma Verkeersveiligheid een lijst met basisscholen waar inzet gewenst is, op basis van signalen van onder andere gebiedsmakelaars.
De inzet van wijkondersteuners en verkeersregelaars vindt plaats in blokken van twee aaneengesloten weken per school, bij drie scholen per week, gedurende vijf ochtenden per week. Wijkondersteuners en verkeersregelaars zijn zichtbaar aanwezig in veiligheids- en verkeersregelaarshesjes en staan dagelijks vanaf 08.00 uur rondom de school.
Zij spreken automobilisten aan op onveilig of hinderlijk parkeergedrag, wijzen op het belang van veilig uitstappen aan de stoepzijde, vragen fietsers af te stappen en zorgen ervoor dat oversteekplaatsen vrij blijven.

Scholen waar inzet heeft plaatsgevonden
Afgelopen jaar is bij alle onderstaande basisscholen inzet gepleegd vanuit Startpunt Nieuw-West:
- *Al Wafa Harry*
- *Al Wafa Louis*
- *Basisschool De Mijlpaal*
- *Bovenland*
- *De Driesprong*
- *De Horizon*
- *De Odyssee*
- *De Osdorpse Montessorischool*
- *De Wereldburger*
- *Goeman Borgesiusschool*
- *Het Talend IKC*
- *Horizon*
- *Pro Rege Noorderhof*
- *Pro Rege school Hemsterhuis*
- *Slotermeerschool*
- *Timotheusschool*
- *Veerkracht*

Na de zomer van 2025 is een samenwerking gestart tussen THOR en Startpunt Nieuw-West. In dit kader zijn vier scholen aansluitend bezocht: de twee locaties van Al Wafa, De Horizon en De Odyssee. De inzet van de wijkondersteuners en verkeersregelaars bij deze scholen bestond uit twee aaneengesloten weken per school, conform de reguliere werkwijze. Aansluitend op deze inzet heeft THOR bij deze vier scholen aanvullende inzet geleverd.
Daarnaast werkt het stadsdeel via het Programma Veilig Lopen en Fietsen aan een veilige schoolomgeving, waarbij met fysieke aanpassingen en gedragscampagnes, in samenwerking met de scholen, de situatie wordt verbeterd en verkeersveiliger wordt gemaakt. Hierbij gaat het onder meer om het inrichten van schoolzones en het uitvoeren van proeven met zogenoemde schoolstraten.

Is het DB bereid om met de scholen, ouders en wijkpartners in overleg te gaan om een duurzaam verkeersveiligheidsplan op te stellen?
Dit gebeurt al. Zowel vanuit de gebiedsteams van het stadsdeel, de gebiedsbeheerders van Stadswerken als vanuit het stedelijk programma Veilig Lopen en Fietsen is er nauw contact met verschillende scholen, ouders en samenwerkingspartners om de veiligheid bij scholen te verbeteren.

8. Op welke termijn verwacht het DB concrete stappen te zetten om de verkeersveiligheid rond de scholen te verbeteren?

De afgelopen jaren is er intensief gewerkt aan het verbeteren van de verkeers- en omgevingssituatie rondom scholen, waarbij concrete stappen zijn gezet. Zie ook het antwoord op vraag 7.

Ondanks deze inspanningen blijkt het gedrag van ouders in veel gevallen hardnekkig, waardoor deze verbeteringen niet voldoende zijn om het probleem op te lossen. Veel ouders blijven hun kinderen per auto tot voor de deur van de school brengen, wat de problematiek rondom scholen in stand houdt. Het dagelijks bestuur blijft zich hiervoor inspannen en blijft ook bij het college en handhavingspartners aandringen op voldoende inzet en middelen.

Juist omdat verkeersveiligheid rondom basisscholen een hoogrisicogebied is, kan capaciteitsgebrek niet betekenen dat deze situatie blijft voortduren zonder passende maatregelen. Omdat het dagelijks bestuur in eerdere situaties regelmatig heeft verwezen naar een tekort aan handhavingscapaciteit, worden onderstaande aanvullende vragen gesteld om duidelijkheid te krijgen over de prioriteiten, inzet en mogelijke alternatieven wanneer capaciteit beperkt is.

Indien het dagelijks bestuur stelt dat er sprake is van beperkte handhavingscapaciteit:
welke concrete stappen worden op korte termijn gezet om wél toezicht te houden tijdens de breng- en haalmomenten, wanneer de risico's het grootst zijn?

Het dagelijks bestuur zet de beschikbare handhavingscapaciteit zo efficiënt mogelijk in, ook in relatie tot de verkeersoverlast rondom scholen. Zie het antwoord op vraag 7.

9. Op basis van welke prioritering wordt bepaald dat handhaving niet (of nauwelijks) aanwezig is rond scholen tijdens piekmomenten, terwijl de verkeersveiligheid van jonge kinderen aantoonbaar in het geding is?

De prioritering van de handhavingscapaciteit wordt bepaald aan de hand van het inzetplan van THOR. Het inzetplan wordt elk halfjaar bijgesteld. In het inzetplan staat een percentageverdeling van de handhavingscapaciteit per thema (jeugdoverlast, personenoverlast, afval & milieu, parkeeroverlast, wijkgericht werken en flexibele inzet). Binnen deze kaders wordt tijdens het Inzetoverleg Veiligheid en Leefbaarheid de inzet van o.a. THOR bepaald op overlastlocaties, deze afspraken over de inzet worden gebundeld in een inzetlijst. Een aantal locaties op deze lijst is geprioriteerd. Dit zijn met name locaties in Osdorp en Geuzenveld/Slotermeer waar op sommige plekken ernstige(r) overlast is. Deze prioritering vindt plaats op basis van klachten, meldingen en duiding daarvan door medewerkers van het stadsdeel, in samenspraak met de veiligheidspartners die

aansluiten bij het inzetoverleg. Als onderdeel van de inzetlijst wordt ook ingezet op verkeersveiligheid bij basisscholen, zie verder het antwoord op vraag 7.

10. Is het dagelijks bestuur bereid om handhaving tijdelijk te herprioriteren zodat schoolomgevingen gedurende de piekuren hoger op de prioriteitenlijst komen te staan? Zolang er niet consequent wordt gehandhaafd en geen boetes worden opgelegd, zal er geen gedragsverandering bij ouders plaatsvinden.

We prioriteren de inzet op verkeersveiligheid rondom basisscholen tijdens het inzetoverleg. Het dagelijks bestuur is van mening dat het uitschrijven van boetes een belangrijk onderdeel is van effectieve handhaving en gaat in overleg met THOR om na te gaan waarom er vooral wordt gewaarschuwd en er nauwelijks boetes worden uitgeschreven.

11. Wanneer het DB blijft aangeven dat capaciteit beperkt is:
welke alternatieve maatregelen worden dan ingezet om de veiligheid tóch te waarborgen?
Denk hierbij aan:
    a. fysieke maatregelen (tijdelijke afzettingen, paaltjes, verkeersfilters),

Dit loopt voor een groot deel via het stedelijk programma Veilig Lopen en Fietsen, waar het stadsdeel nauw contact mee onderhoudt. Wanneer signalen worden doorgeven, wordt dit bekeken en waar urgent/mogelijk wordt er door een verkeerskundige geschouwd in de directe schoolomgeving om te kijken welke mogelijkheden er zijn om de verkeerssituatie te verbeteren.

Waar mogelijk nemen we kleine infrastructurele maatregelen. Vanuit het programma VSO (veilige schoolomgeving en onderdeel van programma Veilig Lopen en Fietsen) zijn er veel fysieke en niet-fysieke maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren bij schoolpleinen, met name tijdens de haal- en brengtijden.
Denk hierbij aan het aanbrengen van markeringen, het plaatsen van een stopverbod, aanbrengen van een zebra, het verplaatsen mindervalideparkeerplaatsen tot het vergroten van groenvakken.

    b. tijdsgebonden afsluitingen van de straat,

Dit wordt gedaan in de vorm van bijvoorbeeld schoolstraten. Een schoolstraat is een straat bij een school die in een korte periode tijdens de haal- en brengtijden van kinderen wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.
Er gelden enkele voorwaarden voor het instellen van een schoolstraat.
Zo is dit bijvoorbeeld alleen mogelijk in een eenrichtingsstraat. Daarnaast is goedkeuring van nood- en hulpdiensten en het Toetsteam vereist. Ook is ondersteuning van de school nodig bij het plaatsen, aanwezig zijn bij en verwijderen van een paaltje om de straat af te sluiten. .

Het realiseren van een schoolstraat is niet eenvoudig en vraagt draagvlak van zowel de school als omwonenden en ouders. De gemeente ondersteunt een proef gedurende de eerste drie maanden; daarna ligt de uitvoering bij de school. Waar het kan zetten we deze stappen, maar dit lukt alleen als het draagvlak breed genoeg is en als de school dit zelf ook kan behappen qua uitvoering.

Een proef bij de Mijlpaal heeft niet geleid tot het continueren van de schoolstraat.
Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat de invoering van de schoolstraat onvoldoende bijdraagt aan het veiliger maken van de schoolomgeving voor kinderen die lopend of fietsend naar school komen. Wat we tijdens de schoolstraat proef hebben gezien is auto's die in de omgeving van de school dubbel parkeren op straat en/of op het voetpad, onveilig rijgedrag van automobilisten en drukte en opstoppingen in de omliggende straten.

c. inzet van verkeersouders, buurtteams of vrijwilligers,

De afgelopen jaren zetten we in op wijkondersteuners (voorheen gastheren en -vrouwen). Zij ondersteunen tijdens de ochtendspits bij scholen waar de problematiek het grootst is en spreken ouders aan op onveilig of verkeerd parkeergedrag. Deze aanpak loopt inmiddels enkele jaren en heeft wisselend effect: soms werkt het goed, maar helaas komt het ook voor dat ouders agressief reageren. Enkele scholen hebben al aangegeven zich niet meer te willen bemoeien met "opvoeden ouders" buiten de hekken vanwege agressieve ouders.

Helaas is er vanaf 2026 minder capaciteit en budget beschikbaar voor de stedelijke aanpak Veilige Schoolomgevingen. Uiteraard blijft het programma waar mogelijk meedenken en meekijken naar oplossingen voor verkeersveiligheid rond scholen.

d. of andere vormen van toezicht met minder capaciteit.

De gemeente ondersteunt diverse initiatieven die kinderen (en hun ouders) stimuleren om te voet of met de fiets naar school te gaan. Een van deze initiatieven is het project High Five.
High Five motiveert kinderen om lopend of fietsend naar school te komen, waardoor het autoverkeer rondom scholen afneemt en de verkeersveiligheid toeneemt. Het is niet alleen gezonder en duurzamer, maar draagt ook bij aan de mobiliteitstransitie doordat kinderen al op jonge leeftijd leren om zelfstandig te fietsen en te lopen.

Ook zijn er initiatieven die samen met VVN (Veilig Verkeer Nederland) opgezet zijn.
Tijdens een Verkeersweek worden de gemaakte afspraken over het brengen en halen in de praktijk getest met tijdelijke materialen uit de Veilige Schoolomgeving, zoals spuitmallen, spuitkrijt en Kiss & Bike-zones. Na deze testfase volgt een evaluatie om te bepalen welke definitieve maatregelen het gewenste gedrag verder kunnen ondersteunen. De focus ligt op positieve stimulering en het versterken van de sociale norm om te lopen of te fietsen, zonder straffende of waarschuwende maatregelen.

12. Kan het DB aangeven op welke datum er minimaal enkele keren per week wél handhaving aanwezig zal zijn tijdens piekmomenten, zodat een normstellend effect wordt bereikt?

Dit gebeurt al regelmatig, zie de beantwoording bij vraag 3 en 7.

13. Is het dagelijks bestuur bereid om te onderzoeken of tijdelijke extra handhavingscapaciteit kan worden ingezet via samenwerking met andere stadsdelen of diensten, gezien de urgentie van de situatie?

Het dagelijks bestuur ziet nu geen aanleiding om te pogen om specifiek voor dit probleem tijdelijk handhavingscapaciteit van andere delen van de stad naar Nieuw-West te krijgen. In 2026 wordt de samenwerking tussen Startpunt Nieuw-West en THOR verder geïntensiveerd en zoals bij het antwoord op vraag 12 aangegeven bespreken we met THOR hoe ze naast waarschuwingen meer boetes kunnen uitdelen. Verder stemmen wij via het programma Veilig Lopen en Fietsen ook stedelijk af en leren van de aanpakken en proeven met schoolstraten in andere delen van de stad.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens het dagelijks bestuur van Amsterdam Nieuw-West,

Nazmi Türkkol
Portefeuillehouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit