



Van: Anne Wiersma

Telefoon: 14 010

Uw kenmerk: 24bb001779

Ons kenmerk: M2403-4738 - 24bo004307

Onderwerp: Rotterdam kleurt donkerrood...
Waar is het licht aan het einde van de tunnel

Datum: B&W 3 september 2024

Aan de gemeenteraad

Op 21 maart 2024 stelde M.H. Biljoen (Groenlinks) ons schriftelijke vragen over *"Rotterdam kleurt donkerrood... Waar is het licht aan het einde van de tunnel?"*.

Inleidend wordt gesteld:

In de afgelopen weken zien we enorme toename van de verkeersintensiteit op de Rotterdamse wegen. Dit heeft een enorme negatieve impact op de stad en haar inwoners. Bij elk ongeluk in de Rotterdamse regio zien we dat het wegennet onmiddellijk "donkerrood" kleurt op de kaart.

De fractie van GroenLinks ontvangt heel veel signalen vanuit bewoners en ondernemers over de onophoudelijke stroom van autoverkeer door de stad met alle negatieve gevolgen van dien. Zo zien we dat er regelmatig onveilige situaties ontstaan voor voetgangers en fietsers, oftewel het langzame verkeer, omdat automobilisten meermaals de geldende verkeersregels overtreden. Daarnaast staat het openbaar vervoer muur en muurvast in de ontstane files, met als gevolg dat er lijnen uitvallen en reizigers hun aansluiting missen en daardoor veel te laat aankomen op de plek van bestemming.

Ook is de luchtkwaliteit in Rotterdam verslechterd door aanhoudende auto files en autoverkeer dat dwars door de stad rijdt. Bewoners maken zich enorm zorgen over de bereikbaarheid van hun wijk voor hulpdiensten als alle wegen geblokkeerd zijn en ten slotte krijgen we terug dat de overlast in z'n algemeenheid toeneemt door asociaal gedrag van sommige automobilisten, zoals het langdurig claxonneren in de woonstraten, en dat daarmee het woonplezier afneemt.

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Welke specifieke maatregelen heeft het stadsbestuur genomen in de voorbereiding op de geplande werkzaamheden zowel op de ruit als in de stad om de verkeerscongestie in Rotterdam te verminderen en de negatieve effecten op de stad te beperken?

Antwoord:

Er zijn meerdere maatregelen genomen:



- Er is, samen met Rijkswaterstaat, vooraf uitgebreid gecommuniceerd over de verwachte vertragingen. Daarbij is opgeroepen om niet door de stad te rijden als alternatieve route i.v.m. de werkzaamheden.
- De 'groen' frequentie is verlaagd voor gemotoriseerd verkeer dat langs de stadsrand de stad in wil rijden.
- Een berger stond paraat om bij incidenten de weg zo spoedig mogelijk vrij te maken.
- Tijdens de spits is afgesproken dat de Erasmusbrug niet opengaat.
- Vrachtverkeer is d.m.v. dynamische reisinformatiepanelen zoveel mogelijk via de Erasmusbrug gestuurd om hoogtemeldingen op het Maastunneltracé te voorkomen.

Vraag 2:

Welke rol speelt het gebruik van innovatieve technologieën, zoals slimme verkeerslichten en dynamische verkeersmanagementsystemen, in het verkeersbeleid van Rotterdam? Zijn er plannen om deze technologieën breder toe te passen? En hoe sluiten deze technologieën zich in relatie tot het versterken van de positie van het langzame verkeer?

Antwoord:

Rotterdam zet, met behulp van de verkeerslichten en dynamische verkeersmanagementsystemen, actief in op het bereikbaar houden van de stad voor alle modaliteiten (fiets, openbaar vervoer, auto en lopen). Bij het instellen van de verkeerslichten zoeken we naar een goede balans tussen alle modaliteiten. Daarbij is extra aandacht voor de doorstroming van de fietser, het openbaar vervoer en de voetganger. We maken hierbij gebruik van innovatieve technologieën, zoals warmtecamera's die wachtrijen detecteren en groentijd-voorspellers die prioriteit geven aan fietsers en voetgangers. Daarnaast worden verkeerslichten die nieuw worden geplaatst of vervangen, voorbereid op de nieuwste, slimme iVRI-techniek (intelligente verkeersregel installaties).

Vraag 3:

Hoe wordt er samengewerkt met andere belanghebbenden, zoals de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf, omliggende gemeenten en het bedrijfsleven, om een integrale aanpak te ontwikkelen voor het aanpakken van de verkeersproblemen in Rotterdam, en dan met name tijdens werkzaamheden?

Antwoord:

Er vindt periodiek overleg plaats met alle regiopartners om de werkzaamheden goed op elkaar af te stemmen. Dit doen we zowel binnen het samenwerkingsverband Zuid-Holland Bereikbaar (zie [Zuid-Holland Bereikbaar | Over ons \(zuidhollandbereikbaar.nl\)](https://zuidhollandbereikbaar.nl)) als apart met overige regiopartners. Het doel is enerzijds om de verkeershinder zoveel mogelijk te beperken tijdens werkzaamheden, en anderzijds grootschalige werkzaamheden aan te grijpen om de mobiliteitstransitie te versnellen.

Vraag 4:

Hoe wordt de veiligheid van het langzame verkeer gewaarborgd, gezien de toegenomen haast van automobilisten, met name op sluiproutes, als gevolg van de files? Zijn er in de afgelopen weken specifieke maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren?

Antwoord:

Verkeersveiligheidsmaatregelen treft de gemeente in de basis voor structurele onveilige



verkeerssituaties/omstandigheden of bij evenementen en wegwerkzaamheden. Onze infrastructuur is goed ingericht om zowel tijdens incidenten als extreme verkeersdrukte, langzaam verkeer veilig af te wikkelen en waar nodig te scheiden van gemotoriseerd wegverkeer. De verkeersdrukte in de afgelopen periode heeft niet geresulteerd in extra maatregelen t.b.v. de verkeersveiligheid. Wel werken we met het verkeerscirculatieplan, waarvan het concept nu aan uw raad voorligt, aan een betere doorstroming van het verkeer in de stad. Onderdeel hiervan is het terugdringen van mogelijke sluiproutes door de stad, en juist ruimte te geven aan bestemmingsverkeer en langzaam verkeer. Dat zal, zeker in combinatie met de invoering van 30 km/u, uiteindelijk ten goede komen aan de verkeersveiligheid.

Vraag 5:

Hoe wordt er omgegaan met de problemen met verkeersopstoppingen rond belangrijke knooppunten en toegangswegen tot de stad, en wat wordt er gedaan om de verkeersveiligheid op deze locaties te verbeteren?

Antwoord:

Zowel in de voorbereiding als tijdens de werkzaamheden is het doel om de stad voor alle modaliteiten veilig en bereikbaar te houden. Met de huidige hoeveelheid werkzaamheden, bouwprojecten en evenementen ontkomen we helaas niet aan vertragingen op sommige trajecten. Deze vertragingen beperken we door zo veel mogelijk verkeer langs de hoofdstructuren te leiden. Op deze manier voorkomen we dat woonwijken vol lopen en er ongewenste verkeerssituaties ontstaan die ten koste gaan van de verkeersveiligheid.

Vraag 6:

Hoe wordt er omgegaan met de gevolgen van files voor bedrijven die afhankelijk zijn van een duurzame, efficiënte logistiek en mobiliteit?

Antwoord:

Het Rotterdamse beleid ter verduurzaming van de stadslogistiek is gericht op het terugdringen van de omgevingseffecten (zoals emissies) en op het zo veel mogelijk verhogen van de efficiëntie aan de andere kant (in het gebruiken van energie, verkeers- en bedrijfsruimte en de benutting van voertuigen). Logistieke bedrijven worden via de algemene communicatie geïnformeerd over de werkzaamheden. Daarnaast zijn zowel het programma van Zero Emissie Logistiek als het programma logistieke efficiency van Zuid Holland Bereikbaar erop gericht het vervoer te verminderen en zoveel mogelijk buiten de verkeersdrukte te laten plaatsvinden. Dat biedt in normale situaties optimalisatie voor de bedrijfsvoering.

Vraag 7:

Wanneer heeft het college haar laatste inbreng gedaan, zowel landelijk als in Europees verband om hier aandacht voor te vragen?

Antwoord:

Landelijk wordt er in het project VM-IVRA (verkeersmanagementinformatie voor routeadvies) onder andere aan gewerkt om via serviceproviders (zoals Flitsmeister en ANWB) invloed te hebben op routeadvies richting automobilisten. Ook bij stremmingen/incidenten en wegwerkzaamheden. We kunnen de serviceproviders niet dwingen, maar voorzien ze wel van informatie zodat zij hun routeadvies kunnen aanpassen.

In Europees verband wordt gewerkt aan de RTTI (Real Time Traffic Information) Directive, per 1-1-2025 van kracht. Dat is een richtlijn die wegbeheerders en serviceproviders dwingt bepaalde data op orde te hebben en te delen, wat kansen biedt voor routeadvies



op maat. Rotterdam heeft slechts beperkte/indirecte invloed op navigatie serviceproviders, maar geeft input via het Landelijk Verkeersmanagement Beraad (LVMB, samenwerkingsverband van wegbeheerders).

Vraag 8:

Wat is er gedaan met deze inbreng door de serviceproviders?

Antwoord:

Er wordt aan gewerkt in het kader van het VM-IVRA project (zie ook antwoord vraag 7).

Vraag 9:

Wanneer verwacht het college dat hier stappen op kunnen worden gezet en wat heeft het college nodig om verandering teweeg te brengen?

Antwoord:

Zowel VM-IVRA als de RTTI Directive stonden in april op de agenda van het LVMB, daarbij is aandacht gevraagd voor de onwenselijkheid dat verkeer door de stad geleid wordt. Zie verder antwoord op vraag 7.

Vraag 10:

Met de kennis en ervaringen van nu, welke maatregelen gaat het college op voorhand nemen om de massale stroom van autoverkeer door de volkswijken De Esch en Feijenoord te voorkomen in voorbereiding op de komst van een nieuwe oeververbinding?

Antwoord:

Afgesproken is dat de nieuwe stadsbrug onder andere ruimte zal bieden aan een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor innovatieve (deel-) mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten. De brug is niet bestemd voor doorgaand autoverkeer.

Vraag 11:

Is het college bekend met het onderzoek Blik op de file?

Antwoord:

Ja, het College is bekend met dit onderzoek.

Vraag 12:

Herkent het college het beeld dat automobilisten filerijden slechts een beperkt maatschappelijk probleem vinden en daarmee dus ook geen rekening houden wat de impact daarvan is op de leefomgeving van Rotterdammers?

Antwoord:

Nee. Het beeld dat automobilisten enig filerijden acceptabel vinden wordt herkend. Dit hangt samen met de groei van de stad en omgeving. Rotterdam wordt echter steeds drukker en de maatschappelijke problemen van de steeds drukker wordende stad, zoals de groei van de verkeersonveiligheid, nemen toe. Dit vraagt om het maken van slimme keuzes hoe we de ruimte op straat verdelen.

Vraag 13:

Wat voor maatregelen is het college voornemens toe te passen om automobilisten uit de auto te krijgen?

Antwoord:

Het College ziet het uit de auto krijgen van automobilisten niet als doel. Sommige mensen



hebben de auto echt nodig. Wel moet op een slimme manier worden nagedacht over de verdeling van de ruimte op straat, zodat Rotterdam ook in de toekomst veilig, bereikbaar en aantrekkelijk blijft.

Vraag 14:

Is het college het met GroenLinks eens dat dit een onwenselijke situatie is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

We zijn met u van mening dat doorstromingsproblematiek een bedreiging kan vormen voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer (bus en tram) en dat dit onwenselijk is.

Vraag 15:

Is het college het met GroenLinks eens dat het langzame verkeer en het openbaar vervoer prioriteit en voorrang dient te krijgen in de verplaatsingen over onze stad? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja, de door uw Raad vastgestelde Rotterdamse Mobiliteitsaanpak gaat ook uit van dit principe en vormt voor ons college een leidraad.

Vraag 16:

Welke specifieke maatregelen gaat het college nemen om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer de dienstregeling ongehinderd of anderzijds met een minimale vertraging kan uitvoeren?

Antwoord:

In het vorig jaar met instemming van het College door de MRDH vastgestelde Plan Toekomstvast Tramnet wordt uitgegaan van meer vrije trambanen en minder straatspoor. Ook is concreet de ambitie vastgesteld om het tramnet te versnellen naar een gemiddelde snelheid van 21 km/h. Hiervoor worden diverse typen maatregelen genomen, waaronder het aanpassen van verkeersregelininstallaties en het aanpassen van trambanen, zodat er veilig een hogere snelheid kan worden aangehouden. Voor de bus bekijken we waar het verhogen van de prioriteit bij verkeersregelininstallaties en het creëren van aparte busstroken nuttig en nodig is. De HOV Maastunnel vormt in dit kader een voorbeeld.

Vraag 17:

Wat wordt er gedaan om ervoor te zorgen dat ouders en scholen op de hoogte worden gebracht van mogelijke vertragingen in het openbaar vervoer, zodat ze passende maatregelen kunnen treffen?

Antwoord:

We zijn het met u eens dat het vervelend is als leerlingen te laat op school komen door vertragingen met het openbaar vervoer. Zij en/of hun ouders zijn in het algemeen goed in staat zelf richting de school te communiceren wat de precieze reden van incidenteel of structureel te laat komen is. Scholen zijn vervolgens goed in staat om daar op passende wijze mee om te gaan. Wanneer er werkzaamheden starten, informeren we de wijk ruim van te voren via de wijkraad en een bewonersbrief. We zien daar verder geen rol voor ons College in weggelegd.

Vraag 18:

Wordt er rekening gehouden met de toegankelijkheid van het verkeerssysteem voor mensen met mobiliteitsbeperkingen die bijvoorbeeld gebruik maken van Trevvel, en



zo ja, welke maatregelen worden er genomen om ervoor te zorgen dat zij ook vlot kunnen reizen in Rotterdam?

Antwoord:

Voor zover mogelijk wordt hier rekening mee gehouden. Zo is op verschillende trajecten, waaronder de Maastunneltraverse, besloten om elektrische taxivoertuigen ontheffing te verlenen voor een snellere doorgang. In het doelgroepenvervoer wordt grotendeels door elektrische voertuigen gereden en profiteert hiermee van dergelijke regelingen.

Vraag 19:

Welke campagnes of initiatieven worden er ondernomen om het fietsgebruik in Rotterdam te stimuleren, vooral gezien het feit dat kinderen vaak worden afgezet op school, zelfs als ze op korte afstand wonen?

Antwoord:

De gemeente heeft op alle Rotterdamse basisscholen schoolaccountmanagers verkeersveiligheid die fietslessen faciliteren en fietsen stimuleren. Ook kunnen ouders en kinderen met een inkomen tot 130% van de bijstandsnorm bij de Fietsbank een gratis fiets krijgen. Op scholen attenderen wij ouders en kinderen op deze mogelijkheid. Daarnaast zijn we doorlopend met scholen en ouders in gesprek om hen te stimuleren met de fiets naar school te komen, bijvoorbeeld via schoolnieuwsbrieven.

Vraag 20:

Zijn de behoeftes van alle scholen om de verkeersveiligheid te verbeteren inmiddels in kaart gebracht? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja, de schoolaccountmanagers verkeersveiligheid van de gemeente hebben het hele jaar door contact met de basisscholen in Rotterdam. Deze twee contactpersonen werken namens Veilig Verkeer Nederland in opdracht van de gemeente Rotterdam en plannen ieder jaar gesprekken met de scholen. Doel van de gesprekken is om te inventariseren wat de behoefte is. Niet alle scholen maken ieder jaar tijd voor een gesprek. De behoeftes lopen namelijk sterk uiteen.

Vraag 21:

Wat voor oplossingen worden er op korte termijn geboden voor scholen met verkeersonveilige situaties?

Antwoord:

Scholen kunnen in contact treden met de schoolaccountmanagers indien er verkeersonveilige situaties zijn. De gemeente toetst de situaties en stelt eventuele oplossingen voor. Daarbij kan gedacht worden aan de aanleg van drempels, het verbeteren van de oversteekvoorzieningen of toepassing van het nieuw geïntroduceerde 'schoolstraat' concept (afsluiten straat tijdens haal- en brengmomenten). Met de school wordt afgewogen of er überhaupt effectieve oplossingen mogelijk zijn en of de oplossingen uitvoerbaar zijn in de omgeving of strijdig zijn met andere belangen. Vaak gaan problemen in de schoolomgevingen over het verkeersgedrag van ouders. Daarom zetten we ook in op bewustwordingscampagnes.

Vraag 22:

Hoe reflecteert het college op het besluit om Rotterdammers minder te informeren over actuele ontwikkelingen op het Rotterdamse wegennet?



Antwoord:

Via Rotterdam Onderweg werd tot voor kort geïnformeerd over actuele ontwikkelingen op het Rotterdamse wegennet. In de praktijk is gebleken dat deze informatie slechts beperkt werd geraadpleegd en door andere media voldoende worden geborgd. In geval van calamiteiten wordt uiteraard nog via de gebruikelijke kanalen van de gemeente gecommuniceerd. Per mei 2024 brengen we de pre-trip (voorafgaand aan een reis) informatie onder op ons eigen website rotterdam.nl waarmee we nog meer inzetten op het managen van verwachtingen van de weggebruiker door een toekomstbestendige informatievoorziening. Ten slotte besteedt RTV Rijnmond veelvuldig aandacht aan de grotere werkzaamheden in en rondom de gemeente.

Vraag 23:

Hoe wordt er momenteel gecommuniceerd met bewoners over de voortgang en uitloop van maatregelen om de verkeersproblemen aan te pakken?

Antwoord:

Alle gebruikelijke kanalen worden hiervoor ingezet. Dat betreft zowel informatie via social media, huis-aan-huis brieven, informatieborden, bewonersbijeenkomsten, als ook via de contacten met de wijkraden.

Vraag 24:

Waar kunnen bewoners terecht met vragen over de toegenomen verkeersintensiteit in hun straten en wijk?

Antwoord:

Vragen en meldingen kunnen in eerste instantie gemeld worden bij 14010.

Vraag 25:

Wat kunnen bewoners zelf doen om bij te dragen aan autovrije of filevrije wijk?

Antwoord:

Als wegbeheerder zijn we als gemeente primair verantwoordelijk voor de veiligheid in de openbare ruimte en een veilige afwikkeling van het verkeer. Bij werkzaamheden en incidenten nemen we daarom maatregelen om de doorstroming op de hoofdwegen intact te houden om te voorkomen dat woonwijken vol lopen met ongewenst verkeer. In uitzonderlijke gevallen is dat niet altijd te voorkomen. Bewoners kunnen zelf bijdragen door bewust te zijn van hun keuze voor een vervoermiddel, de route en het tijdstip waarop men reist.

Vraag 26:

Welke feedback of suggesties zijn er ontvangen vanuit de samenleving met betrekking tot het verkeersbeleid en hoe worden deze meegenomen in de uiteindelijke besluitvorming van het stadsbestuur bij nieuw beleid?

Antwoord:

Bij de ontwikkeling van nieuw mobiliteitsbeleid wordt samen met de samenleving gekeken naar knelpunten en mogelijke oplossingen. Hierbij worden de wijkraden betrokken en ook meningen en ideeën van bewoners, ondernemers en belanghebbende instituten/organisaties over toekomstig beleid verzameld.

De betrokkenen, waarvan wij honderden uiteenlopende reacties hebben ontvangen, worden geïnformeerd of wij ideeën (ter overweging) kunnen meenemen.



Vraag 27:

Wijkraadsleden zijn de ogen en oren van het stadsbestuur. Welke rol ziet het college voor hen? Is het college bijvoorbeeld bereid om tijdens verkeersopstoppen een schouw te organiseren in de wijk om de verkeersproblematiek en eventuele oplossingen beter in kaart te brengen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De wijkraden bezitten veel waardevolle lokale kennis. Bij grotere langdurige werkzaamheden, zoals de reconstructie Roseknoop, wordt deze kennis via een klankbordgroep nadrukkelijk benut om de situatie op straat te monitoren en bij te sturen.

Vraag 28:

Hoe wordt er omgegaan met de impact van files op de gezondheid van de inwoners van Rotterdam, met name op het gebied van luchtkwaliteit en geluidsoverlast?

Antwoord:

Het college is op de hoogte dat files impact hebben op de gezondheid van de mens. Met het eerdergenoemde verkeerscirculatieplan (VCP) kunnen we de doorstroming in de hele stad bevorderen, stimuleren we (elektrisch) deelvervoer en werken we aan de invoering van een zero-emissie zone voor bestel- en vrachtverkeer. Ook zetten we in op het stimuleren van de fiets en het OV als alternatief voor de auto, onder andere door de P+R strategie. Daarnaast nemen we maatregelen om het centrum en een aantal wijken autoluwer te maken en zorgen we voor voldoende infrastructuur voor elektrisch vervoer.

Vraag 29:

Hoe wordt er omgegaan met de impact van files op de mentale gezondheid van inwoners van Rotterdam, met name op het gebied van stress?

Antwoord:

Het college is zich ervan bewust dat files ook impact hebben op de mentale gezondheid van de mens en daarom nemen we maatregelen. Zie ook vraag 28.

Vraag 30:

Welke maatregelen worden overwogen of toegepast om de impact van files op de luchtkwaliteit en de leefbaarheid van Rotterdam te verminderen?

Antwoord:

Het College richt zich er in de eerste plaats op om de files, sluipverkeer door de stad en de uitstoot van verkeer te beperken. Voor de overwogen en toegepaste maatregelen wordt verwezen naar beantwoording van vraag 28.

Vraag 31:

Hoe kijkt het college naar het idee om de toegangswegen tot de stad te blokkeren als de luchtvervuiling boven een bepaalde norm komt?

Antwoord:

Het college is geen voorstander van een dergelijke maatregel, omdat dit geen structurele oplossing is en bovendien zorgt voor filevorming op de ring. Een dergelijke maatregel betekent ook dat inwoners en werknemers geen toegang meer hebben tot de stad.



Daarom stimuleren we bezoekers en ook werknemers om gebruik te maken van de P+R locaties en daarna verder te reizen met het OV of schoon deelvervoer.

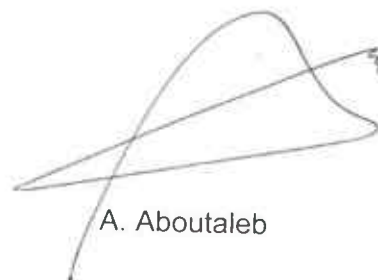
Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,



G.J.D. Wigmans

De burgemeester,



A. Aboutaleb