



Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

In lijn met het coalitieakkoord 'Eén Stad' 2022-2026 heeft het college op 21 mei 2024 besloten om voor 115 straten/straatdelen in het kader van de Verkeersveiligheidsaanpak 30 km/u in 2025 een snelheidslimiet van 30 km/u in te voeren. Deze straten worden verder uitgewerkt (ontworpen) en de aanbesteding zal worden gestart. In deze raadsbrief lichten wij dit besluit en verdere plan toe.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

- Coalitieakkoord: Eén Stad 2022 – 2026.
- Motie Veilige Straten (20bb17962)
- Ambitiedocument Veilige en Gezonde straten (21bb14999)

Toelichting:

In de vorige raadsperiode werd na een dodelijk ongeval op de Mathenesserlaan (unaniem) door de gemeenteraad een motie aangenomen die het college verzocht op meer straten 30 km/u als snelheidslimiet in te voeren. Vervolgens is in het coalitieakkoord 'Eén Stad' 2022 – 2026 is afgesproken dat waar dat mogelijk en nodig is, 30 km/u als snelheidslimiet wordt ingevoerd. Sindsdien is er gewerkt aan een gemeentelijk plan om te bepalen welke wegen een snelheidslimiet van 30 km/u krijgen in plaats van 50 km/u. Daarbij zijn de consequenties en belangen voor en van de nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer (RET) inzichtelijk gemaakt, afgewogen en onderling afgestemd. Daarnaast zijn er inrichtingsontwerpen gemaakt om voor alle in te voeren 30 km/u wegen de uitvoering op te starten.

De invoering van 30 km/u in deze omvang is een unieke kans om op een kostenefficiënte manier de verkeersveiligheid in één keer op maar liefst 115 straten gelijktijdig te verbeteren. Dat is hard nodig. Het gaat namelijk niet goed met de verkeersveiligheid in Rotterdam. Vorig jaar (2023) hadden we op Rotterdamse wegen de meeste doden en (ernstig) gewonden te betreuren in de afgelopen tien jaar. Het jaar 2023 was in dat opzicht



nog slechter dan 2022, dat destijds al van de tien jaar daarvoor het slechtste jaar was als het gaat om verkeersdoden- en gewonden.

Om verkeersveiligheid te verbeteren zijn er grofweg drie oplossingsrichtingen:

1. Infrastructuur / snelheidslimiet aanpassen;
2. Gedragsverandering bewerkstelligen; en
3. Handhaving.

Wat betreft handhaving wordt door het college al de randen opgezocht van wat mogelijk is met onder andere de Rotterdamse Verkeerssao Aanpak en loopt er tegenwoordig, zoals bekend, een stevige lobby voor meer bevoegdheden voor gemeenten ten aanzien van handhaving (flitspalen en bevoegdheden voor BOA's).

Gedragsverandering, middels campagnes van bijvoorbeeld Veilig Verkeer Nederland en gastlessen en het fietsexamen in het onderwijs, is ook - zoals gedragsverandering altijd is - iets van de lange adem.

Met de verkeersveiligheidsaanpak 30 km/u verbeteren we in één keer de verkeersveiligheid in 115 straten waar dat mogelijk en nodig is door de snelheidslimiet te verlagen en infrastructuur (kostenefficiënt) aan te passen.

Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u heeft namelijk een zeer positief effect op de verkeersveiligheid:

- Een auto heeft bij een snelheid van 50 km/u twee keer zo lang nodig om te remmen en tot stilstand te komen, in vergelijking met 30 km/u.
- Een fietser of voetganger heeft 90% meer overlevingskansen bij een aanrijding met een auto op een 30 km/u weg, in vergelijking met een 50 km/u weg.

Onderzoekers van de SWOV onderzochten het effect van een uitbreiding van de snelheidslimiet van 30 km/u in de bebouwde kom. Cijfermatig is SWOV nagegaan welke effecten kunnen optreden in een gemeente als de helft van de straten met een 50 km/uur-limiet wordt omgezet naar een 30 km/uur-limiet. Naar schatting zal het aantal ernstige slachtoffers (doden en gewonden) binnen de bebouwde kom dan substantieel dalen, variërend tussen 22% en 31%.

Dit wordt bevestigd door de ervaringen van andere steden die op veel weken 30 km/u als snelheidslimiet hebben ingevoerd. Zo raakten er sinds invoering van veel 30 km/u straten in Brussel aanzienlijk minder voetgangers en fietsers gewond dan daarvoor.

'Waar dat mogelijk en nodig is'

In het coalitieakkoord Één Stad is afgesproken dat "we 30 km per uur hanteren als norm in die straten waar dat nodig en mogelijk is". Het gaat dus niet om een stadsbrede norm van 30 km/u, zoals recent in Amsterdam is ingevoerd.

Bij de afweging waar 30 km/u ingevoerd gaat worden, wordt dus gekeken waar dit 'nodig' en 'mogelijk' is:

- Invoering van 30 km/u is nodig wanneer er sprake is van een verkeersveiligheidsknelpunt. En/of wanneer sprake is van woon- en/of winkelstraten met veel fietsers, voetgangers (extra risico's) en geparkeerde auto's langs de weg.
- Wegen blijven 50 km/u als het voldoende verkeersveilig is, een belangrijke route is voor nood- en hulpdiensten en het OV. En/of wanneer het een belangrijke



stedelijke hoofdroute is voor de bereikbaarheid van de stad. In dat geval is het niet mogelijk, anders wel.

Effect op reistijd

De reistijd blijft bij een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/u naar 30 km/u vergelijkbaar. De effecten van deze reistijdsimulaties zijn getoetst voor 11 representatieve routes (trajecten) in de gemeente Rotterdam. Op 11 trajecten in het netwerk zijn de reistijden vergeleken tussen de huidige situatie en de nieuwe 30 km/u situatie. Op veel trajecten is een toename gemeten, maar in de praktijk gaat dit om reistijdtoenames van maximaal 1 minuut voor een individueel traject. Daarmee valt de extra reistijd lager uit in vergelijking met de dagelijkse reistijdschommelingen die er plaatsvinden door alledaagse omstandigheden.

Nieuw wegtype voor 30 km/u

Op dit moment heeft ongeveer 55% van de wegen in Rotterdam een snelheidslimiet van 30 km/u. Dit zijn nu zogenaamde 'erftoegangswegen (ETW)', gelegen in woonwijken. Daar rijdt relatief weinig verkeer. Nu willen we ook meer 30 km/u gaan invoeren op drukkeren wegen. Ook wel gebiedsontsluitingswegen (GOW) genoemd. Dat zijn wegen die woonwijken en gebieden in Rotterdam met elkaar verbinden. Op gebiedsontsluitingswegen mochten wij als gemeente tot voor kort enkel een snelheidslimiet van 50 km/u hanteren door landelijke juridische voorschriften. Inmiddels heeft het Rijk, samen met ons als decentrale overheden, een nieuw wegtype geïntroduceerd: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Met dit wegtype is het wel mogelijk om 30 km/u in te voeren op drukkeren gebiedsontsluitingswegen, zodat zowel de verkeersveiligheid wordt verbeterd.

Uitvoeringsplan 30 km/u

Om het verkeer en de omgeving veiliger te maken, kiest Rotterdam ervoor om het nieuwe wegtype voor 30 km/u te gebruiken. Onlangs is dit wegtype al toegepast op de Walenburgerweg en de Rodenrijsestraat/-laan. Buurtbewoners en ondernemers zijn positief. Andere gemeenten passen het wegtype ook toe. Zo heeft Amsterdam in de hele gemeente – op vrijwel alle 50 km/u wegen – de nieuwe limiet van 30 km/u toegepast. Maar Rotterdam is geen Amsterdam. Ons wegennetwerk is anders. Rotterdam is na de oorlog deels opnieuw opgebouwd, met ruim opgezette wegen en vrijliggende fietsvoorzieningen. Dat zorgt ervoor dat in Rotterdam eigen afwegingen gemaakt moeten worden.

Ontwerpprincipes

Op basis van de criteria zijn er 115 straten geselecteerd in de hele gemeente Rotterdam die gelijktijdig 30 km/u worden in 2025 (zie bijlage 1 'lijst' en bijlage 2 'kaart'). Als de maximale snelheid verandert van 50 km/u naar 30 km/u, wordt dat ook duidelijk zichtbaar op straat. Dat wordt onder andere op de volgende manieren gedaan:

- Aanpassen of het soms (gedeeltelijk) weghalen van de belijning (d.m.v. minder lengtemarkering, het aanbrengen van attentie verhogende markeringen en visuele versmallingen). Dit zorgt ervoor dat automobilisten (onbewust) langzamer gaan rijden.
- Aanleggen van extra snelheidsremmende verkeersplateaus bij oversteekplekken voor voetgangers en fietsers en/of bij de overgang van 50 km/u naar 30 km/u.
- Plaatsen van nieuwe A01-verkeersborden (bord met rode rand en cijfer '30') na ieder kruispunt.



Er wordt ingezet op kostenefficiënte maatregelen om gelijktijdig op alle 115 straten 30 km/u in te voeren en niet te wachten met het verbeteren van de weginrichting en daarmee verkeersveiligheid op bijvoorbeeld de vervanging van het riool in een straat. Ontwerpprincipes/-voorbeelden zijn opgenomen in bijlage 3 bij deze brief.

De plannen worden nu voorbereid voor uitvoering, en in het derde kwartaal van 2025 zal de snelheidslimiet van 30 km/u op deze 115 straten gelijktijdig worden ingevoerd.

Met de aangekondigde maatregelen ontstaan er nieuwe 30 km/u gebiedsontsluitingswegen die – anders dan de bestaande 30 km/u erftoegangswegen – minder snelheidsremmende maatregelen hebben. Dit sluit aan bij de landelijke ontwerpuitgangspunten voor het nieuwe wegtype. Met het nieuwe wegtype wordt een balans gevonden tussen de verkeersveiligheid en doorstroming. Dat is essentieel voor de bereikbaarheid van Rotterdam en daarmee kunnen nood- en hulpdiensten snel ter plaatse zijn.

Monitoring

Na de invoering van de 30 km/u straten in Q3 2025, treedt een operationeel monitoringsplan in werking. We houden een vinger aan de pols over naleving van de nieuwe limiet (snelheidsmetingen), eerste ervaringen (burgermeldingen), verkeersdrukte op omliggende wegen (uitstralingseffect) en eventuele knelpunten voor het OV en de hulpdiensten.

Stakeholders

Het openbaar vervoer (MRDH/RET) en de nood- en hulpdiensten hebben in de planvorming laten weten zich zorgen te maken over het effect op reistijden. Met deze partijen is de afgelopen twee jaar een intensief samenwerkingstraject doorlopen.

Met de OV-partijen is er gewerkt aan een gezamenlijke *position paper*. Uitgangspunt is dat 30 km/u hand in hand gaat met de versnellingsopgave van het OV. Bijvoorbeeld door waar mogelijk vrij liggende OV-banen te realiseren. Op veel locaties is dit echter nog niet mogelijk. Daarom blijft het merendeel van de routes met belangrijke buslijnen en trams op de rijbaan, een snelheid van 50 km/u houden. Uitzonderingen daargelaten, zoals op de Lange Hilleweg, Brede Hilledijk, West-Kruiskade, Beukelsweg-Beukelsdijk, Nieuwe Binnenweg, Mathenesserlaan en Burgemeester Baumannlaan. De verkeersveiligheid kan hier niet langer wachten: de verkeerssituatie is daar momenteel te onveilig.

Ten aanzien van de effecten voor de OV-partijen leren voorbeelden in andere steden ons dat het reistijdeffect minimaal is. In Bilbao is gebleken dat een gemiddelde buslijn 4% sneller op de plaats van bestemming is na invoering van 30 km/u. De snelheidsverschillen zijn er door invoering van 30 km/u minder groot geworden en de rembewegingen en acceleratie zijn afgenomen, wat een positief effect heeft op de doorstroming. Brussel trekt een vergelijkbare conclusie na de invoering van 30 km/u in de stad. Brussel ziet dat de reistijden vergelijkbaar blijven of zelfs licht zijn afgenomen (afhankelijk van de route).

Voor de hulpdiensten zijn er in de hele gemeente Rotterdam hulpdienstenroutes gedefinieerd. De belangrijkste primaire hulpdienstenroutes blijven, op enkele uitzonderingen na, allemaal 50 km/u. Dat is gezamenlijk afgesproken. Voor de secundaire hulpdienstenroutes – die veelal een 30 km/u limiet krijgen – zijn alle ontwerpen met elkaar doorgenomen. Tijdens het bespreken van de ontwerpen (op inrichtingsniveau) is



wederzijds geborgd dat wordt tegemoetgekomen aan doorrijdbreedtes- en aan de comforteisen voor maatgevende hulpverleningsvoertuig.

Alsnog blijven er voorlopig 50 km/u straten over die vanuit de verkeersveiligheidsopgave eigenlijk vragen om invoering van 30km/u. Maar in tegenstelling tot de eerdere genoemde uitzonderingen gaat het hier om zwaarwegende OV-knelpunten. Die zijn niet zomaar opgelost. Dit zijn straten die raakvlakken hebben met andere projecten, zoals het Verkeerscirculatieplan (23bb004292) dat momenteel in ontwikkeling is en het uitvoeringsplan voor het Plan Toekomstvast Tramnet. Deze straten worden apart – buiten dit uitvoeringsplan voor 30 km/u – nader onderzocht om te bepalen wanneer en hoe ze naar 30 km/u kunnen.

Participatie en draagvlak Rotterdammers

In mei 2023 en in maart 2024 zijn er avonden georganiseerd voor alle wijkraden. Om in gesprek te gaan over de aanleiding en het doel van 30 km/u, en om de behoeftes op te halen. Tijdens de avonden in maart 2024 jl. is het hele plan voorgelegd en besproken met de wijkraden en een afvaardiging van bewoners. Alle gemaakte keuzes over welke wegen wel of niet naar 30 km/u gaan, zijn inzichtelijk- en bespreekbaar gemaakt. Ook zijn ontwerpimpressies gepresenteerd. Hier werd positief op gereageerd.

Ook is het draagvlak onder Rotterdammers onderzocht. Gedragsonderzoekers van de Erasmus Universiteit (BIGR) onderzochten [1] in opdracht van de gemeente (via een representatieve enquête) dat 62% van de Rotterdammers voor invoering van 30 km/u (op veel straten) is. Uit een eigen gemeentelijke representatieve verkeersveiligheidsenquête kwamen vergelijkbare resultaten naar voren. Op een schaal van 1 (zeer slecht) tot 10 (uitstekend) krijgt de invoering van 30 km/u op veel straten gemiddeld een 7,9 van de respondenten.

Wijk aan zet

In diverse wijkactieplannen wordt het college gevraagd de snelheid op één of meerdere wegen te verlagen naar 30 km/u. Al deze acties zijn uitgevoerd, vallen onder Verkeersveiligheidsaanpak 30 km/u of worden in een project of vooronderzoek opgepakt.

Tot slot

De voorbereidingen worden doorgezet en de verwachting is dat in Q3 2025 de nieuwe snelheidslimieten ingevoerd kunnen worden. Tegelijkertijd wordt tegemoetgekomen aan belangen van nood- en hulpdiensten, het OV en eigen bereikbaarheidsspeerpunten. Veel wegen blijven namelijk ook gewoon een snelheid van 50 km/u houden. De verkeersveiligheid wordt verbeterd, waarbij de logica en het functioneren van het wegennetwerk wordt gewaarborgd. Zo wordt er een balans gevonden tussen een ambitieus en realistisch plan.

Snelheidsverlaging naar 30 km/u is een belangrijke basis om de verkeersveiligheid in stedelijk gebied te verbeteren. Naast de straten die tot de projectscope behoren, wordt daarom al jaren gewerkt aan losse projecten om meer 30 km/u in te voeren. In bijlage 1 en 2 zijn daarom ook 'losse 30 km/u projecten' onderscheiden. Dit zijn projecten die vanuit bijvoorbeeld beheer- en onderhoudsplannen al een eigen projectcyclus doorlopen en waarbij de invoering van 30 km/u in de periode 2024 tot 2026 is voorzien. Voorbeelden hiervan zijn de Nieuwe Binnenweg (centrum-deel), Hofplein en Claes de Vrieselaan.



In een aantal buurten van Rotterdam zal alleen het verlagen van de snelheid niet volstaan om de verkeersveiligheid voldoende te verbeteren en de bereikbaarheid te garanderen. Een aantal buurten, waaronder het Centrum, Nieuwe Westen, Middelland en Noord maken we, conform afspraken in het coalitieakkoord Één Stad, autoluwer. Gerichte circulatoriemaatregelen zijn nodig om fysiek meer ruimte te kunnen bieden aan veilige verkeersruimte en ook de bereikbaarheid op pijl te houden. Dit najaar wordt voor deze buurten een definitief verkeercirculatieplan gepresenteerd, met concrete circulatoriemaatregelen. Ook de Aanpak P+R 2030, die is gericht op het bieden van een alternatief voor bezoekers uit de regio aan onze stad, draagt bij aan minder binnenstedelijk autoverkeer en daarmee de verkeersveiligheid in onze stad.

Er blijven daarnaast er ook 50 km/u wegen in de stad die niet een 30 km/u snelheidslimiet kunnen krijgen. Maar die wel aandacht behoeven vanuit verkeersveiligheid. De raad is in december jl. geïnformeerd over de aanpak van deze knelpunten via 'Collegetarget verkeersveiligheid en overige fysieke uitvoeringsprojecten verkeersveiligheid' (23bo009170).

Financiële en juridische consequenties

Planvoorbereiding: De voorbereiding voor de Verkeersveiligheidsaanpak 30 km/u in 2023 en 2024 wordt gefinancierd uit het eerder verleende voorbereidingskrediet voor het Programma Veilige straten van 2 mln.

Uitvoering: voor de uitvoering van de Verkeersveiligheidsaanpak 30 km/u (fase 1) heeft het college in de voorjaarsretraite besloten om aan de raad voor te stellen om €15,25 mln te reserveren binnen de Rotterdamse Investeringsmotor (RIM).

Met de Verkeersveiligheidsaanpak 30 km/u wordt in 2025 op 115 straten/straatdelen de snelheid verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u. Door borden te plaatsen met een snelheidslimiet van 30 km/u, wegmarkeringen toe te voegen (30), belijning aan te passen, eventuele fiets(suggestie)stroken aan te leggen en (vooral bij drukke oversteekplekken) snelheidsremmende maatregelen te nemen. Op deze manier wordt op de straten – waar dat nodig en mogelijk is – de verkeersveiligheid zichtbaar verbeterd. Communicatie over de invoering van een snelheidslimiet van 30 km/u in 115 straten wordt gefinancierd uit het autoluwfonds.

Naar aanleiding van ons besluit wordt de aanbestedingsprocedure en de procedure voor het verkeersbesluit opgestart (doorlooptijd Q3 en Q4 2024).

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

J.H. Meijer, L.s.

De burgemeester,

A. Aboutaleb



Bijlagen:

Bijlage 1: lijst met in te voeren straten 30 km/u

Bijlage 2: kaart met in te voeren 30 km/u straten

Bijlage 3: inrichtingskenmerken en ontwerpprincipes