



**Gemeente
Rotterdam**

Stadsontwikkeling
Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit
Mr. Drs. V.P.G. Karremans

Van: Alena van der Veen
Telefoon: 14 010

Uw kenmerk: 24bb001298
Ons kenmerk: M2403-578 - 24bo004479

Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen
'Minder auto's in de stad – straten voor
voetgangers en fietsers'

Datum: B&W 25 juni 2024

Aan de gemeenteraad

Op 4 maart 2024 stelden het raadslid T.J. Vonk (ChristenUnie) en M.H. Biljoen (GroenLinks Rotterdam) schriftelijke vragen over minder auto's in de stad – straten voor voetgangers en fietsers (24bb001298).

Inleidend wordt gesteld:

"In Amsterdam geldt sinds eind 2023 een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op circa 80% van alle wegen. Parijs heeft onlangs gestemd voor het zwaarder belasten van het parkeren van SUV's. Mexico City sluit een 12 kilometer lange verkeersader elke zondag af voor autoverkeer. Wat doet Rotterdam?

Het is intussen ruim anderhalf jaar geleden dat miljoenen gereserveerd zijn voor het autoluw maken van delen van de stad. Tot op heden hebben we pas slechts een begin kunnen constateren van actie voor de besteding van deze miljoenen. We kijken uit naar de verdere besteding van deze middelen.

Nog langer geleden, op 12 november 2020, nam de gemeenteraad de motie Veilig Straten aan. Deze motie draagt het college op om 'een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in de stad als uitgangspunt te hanteren'.

ChristenUnie en GroenLinks maken zich zorgen over implementatie van de plannen. Daarom hebben we de volgende schriftelijke vragen."

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Hoe staat het de invoering van 30 kilometer per uur 'als uitgangspunt'? Welke acties zijn tot nu toe ondernomen? Wanneer kunnen we concrete voorstellen hiervoor verwachten? Welke specifieke maatregelen en innovaties is het college voornemens hierbij toe te passen?

Antwoord:

Conform het coalitieakkoord werken we aan een aanpak voor 30 km/u waar dat nodig is voor de verkeersveiligheid en mogelijk is. Op 21 mei heeft college besloten om in 2025



voor 115 straten 30 km/u in te voeren (24bb003351). Hierin kunt u de maatregelen vinden die het college neemt om 30 km/u in deze straten te realiseren.

Vraag 2:

**Welke acties zijn tot nu toe ondernomen om delen van de stad autoluw te maken?
Wanneer kunnen we concrete voorstellen hiervoor verwachten?**

Antwoord:

De volgende locaties zijn aangepast of nog in uitvoering om de stad autoluwer te maken en de doorstroming te verbeteren:

Uitgevoerd:

- Rodenrijselaan/-straat,
- Willemsbrug,
- Jonker Fransstraat,
- Walenburgerweg.

In uitvoering:

- HOV Maastunnel.

Het concept verkeerscirculatieplan is op 28 mei jl. vastgesteld door het college, hierover heeft het college u op 28 mei jl. per brief geïnformeerd (24bo005167). In dit conceptplan vindt u een overzicht van de straten waar het college voornemen is om maatregelen te nemen die bijdragen aan het autoluwer maken van de stad, ten behoeve van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de hoofdstructuren.

Vraag 3:

Wat is de huidige hoogte van het speciale Autoluw fonds? Kunnen we een overzicht krijgen van de gedane uitgaven?

Antwoord:

Vanuit het Coalitieakkoord is een bestemmingsreserve Autoluwfonds beschikbaar gesteld van € 20 mln. Deze exploitatiemiddelen zijn bedoeld voor projecten gekoppeld aan het autoluwer maken van (gedeelten) van de stad. In 2023 is er in totaal € 2,9 mln. besteed aan projecten vanuit deze bestemmingsreserve. Deze middelen zijn ingezet voor een groot aantal projecten, soms geheel gefinancierd vanuit de bestemmingsreserve en soms gedeeltelijk. Zo zijn er kosten gemaakt voor projecten met betrekking tot deelmobiliteit en buurthubs, de wijkgerichte aanpak waarin aandacht is voor lopen en fiets(stimulering) en de bereikbaarheid van de stad bij werkzaamheden en tijdelijke verkeerssituaties. Het totaal van deze projecten betrof € 2,5 mln. Voor het overige deel van het budget 2023 zijn er kosten gemaakt om het gebruik van OV (gecombineerd met P+R) te stimuleren tijdens twee drukke weekenden in december, om het centrum toch goed bereikbaar te houden tijdens grote werkzaamheden aan de infrastructuur. Ook werd er geïnvesteerd in een fietsveer, zodat Rotterdam goed bereikbaar bleef voor fietsers tijdens geplande werkzaamheden, en werd er geld gereserveerd voor vervoersarmoede om mensen in nood te helpen om toch onderweg te kunnen gaan.

Voorts wordt door de raadsleden gesteld:

“Nu worden soms straten afgesloten voor autoverkeer om gevaarlijke situaties te voorkomen. ChristenUnie en GroenLinks denken dat dat vaker kan en op meer plaatsen in de stad. Om fietsers en voetgangers tijdelijk meer ruimte te geven, automobilisten vast te laten wennen aan een autoluwere stad en om overlast voor omwonenden en ondernemers



te voorkomen. We hebben in de zomer van 2023 al gezien dat er straten 's avonds en in het weekend zijn afgesloten in de Aert van Nesstraat, Kruiskade, Meent en het Schouwburgplein. GroenLinks en de ChristenUnie denken daarnaast aan de Coolsingel en omgeving, maar ook aan de Nieuwe Binnenweg, Witte de Withstraat, Schiedamseweg, Bergse Dorpsstraat, de Zwartjanstraat, de Beijerlandse laan en zo zijn er vast nog meer straten te bedenken."

Vraag 4:

Hoe kijkt het college aan tegen het tijdelijk afsluiten van bepaalde straten, bijvoorbeeld op zondag of gedurende het hele weekend? Wat zou een eerste stap kunnen zijn om hiermee aan de slag te gaan?

Antwoord:

Het tijdelijk of periodiek afsluiten van straten voor autoverkeer wordt al vaker gedaan in Rotterdam. Het is een middel om een straat veiliger te maken en/of overlast tegen te gaan. Maar het is niet in iedere straat passend of effectief. Soms werkt een andere maatregel beter om de verkeersveiligheid te verbeteren of overlast tegen te gaan, zonder dat de bereikbaarheid in het geding komt. Op sommige straten, zoals de Meent, de Witte de Withstraat of Schouwburgplein, heeft zo'n (tijdelijke) afsluiting ook een ander doel. Namelijk de openbare orde en veiligheid op straat verbeteren tijdens uitgaansavonden. Er wordt per locatie of verkeerssituatie bekeken en afgewogen of zo'n afsluiting het gewenste effect heeft.

Vraag 5:

Is het college bereid om de zomer afsluitingen van de straten uit 2023 te herhalen in 2024? Zo nee, waarom niet? En is het college tevens bereid om te onderzoeken of deze straten definitief kunnen worden afgesloten voor personenauto's? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja, de zomer afsluitingen zijn sinds 23 mei weer gestart. Anders dan vorig jaar beginnen de afsluitingen twee uur eerder (20:00 i.p.v. 22:00) om overlast in de vroege avonduren te voorkomen. Het permanent afsluiten van deze straten heeft niet de voorkeur. In het inmiddels gepubliceerde concept VCP (24bo005167) wordt voor de Meent en de Aert van Nesstraat een zogenaamd verkeersfilter voorgesteld om doorgaand autoverkeer onmogelijk te maken, zodat er meer ruimte komt voor andere verkeersmodaliteiten. Bestemmingen zoals de parkeergarages blijven voor autoverkeer bereikbaar.

Voorts wordt door de raadsleden gesteld:

"Naast het afsluiten van bepaalde straten voor autoverkeer, kan het verminderen van het aantal rijbanen of voorsorteerstroken ook zorgen extra ruimte. Ruimte die vervolgens benut kan worden om fietspaden te verbreden. ChristenUnie en GroenLinks zien veel kansen om de veiligheid op het fietspad te verbeteren, waarbij ook de mogelijkheid wordt gecreëerd om meer fietspaden te transformeren naar volwaardig tweerichtingsverkeer. Als voorbeeld denken we aan het fietspad op de Westzeedijk ter hoogte van de kruising met het Vasteland waar een plotselinge versmalling ligt ten gunste van een voorsorteerstrook voor het autoverkeer. Deze versmalling leidt geregeld tot gevaarlijke situaties op het fietspad, omdat de snelheidsverschillen soms groot zijn maar inhalen op dit punt plots niet mogelijk is."

Vraag 6:



Is het college het met ons eens dat veiligheid op het fietspad in de stad zwaarder moet wegen dan extra ruimte die gecreëerd wordt voor het autoverkeer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers is voor ons belangrijk. Fietzers zijn kwetsbaar ten opzichte van bijvoorbeeld een auto. Daarom kijken we naar de juiste balans in veiligheid (in het verkeer) en bereikbaarheid. Wanneer we ruimte op straat herverdelen, wordt er ook gekeken naar hoe we het veiliger kunnen maken voor fietsers. Dat geldt ook voor voetgangers.

Vraag 7:

Is het college bereid te onderzoeken op welke plekken in de stad gevaarlijke situaties op het fietspad kunnen worden voorkomen met relatief eenvoudige ingrepen, zoals het versmallen van de autoweg en het benutten van die ruimte voor het verbreden van het fietspad? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja. Dit wordt zelfs al onderzocht vanuit de motie 'Fietzers First II' (23bb007565, aangenomen in de raadsvergadering van 9 november 2023). Zie ook het tussenbericht van 12 maart 2024 (24bb001437). Daarnaast blijven we steeds de fietsinfrastructuur verbeteren, zodat fietsers veilig kunnen blijven fietsen. Dat doen we onder andere door elk jaar tientallen obstakels, zoals paaltjes en middengeleiders, te verwijderen en fietsoversteken te verbeteren. Ook leggen we nieuwe fiets(suggestie)stroken aan, realiseren we fietsstraten en hebben we 20 verkeerslichten al beter afgesteld op fietsers. We blijven ook in gesprek met de MRDH en de Provincie over de aanleg van doorfietsroutes in de stad en de regio. Aanpassingen waarbij autorijbanen worden versmald en die ruimte benut wordt voor het verbreden van het fietspad zijn echter geen relatief eenvoudige ingrepen. Voorbeelden bij de Erasmusbrug-Vasteland (zie vraag 8) en de Willemsbrug laten dit zien.

We kijken ook naar andere manieren om fietsroutes in de stad te verbeteren, en meer ruimte te maken voor fietsers. Zo onderzoeken we of de ventwegen op de Maastunneltraverse beter kunnen worden ingericht voor fietsers. Dit staat ook benoemd in het Coalitieakkoord. Verder worden ook binnen andere programma's en projecten in de buitenruimte zoals onderhoudsprogramma's plekken geïdentificeerd die we veiliger kunnen maken voor fietsers door mogelijk een aanpassing van de inrichting op straat.

Voorts wordt door de raadsleden gesteld:

"ChristenUnie en GroenLinks hebben zich ook verdiept in het coalitieakkoord "Eén Stad". Daarin is onder andere afgesproken dat de experimentele inrichting bij de Erasmusbrug, conform de motie "Erasmusbrug, Rechtsaf borgen weg met links", definitief wordt gemaakt. Dit geslaagde experiment aan de noordkant van de Erasmusbrug is echter tot op heden niet geformaliseerd. Ook is er opgeschreven dat er een herhaling plaatsvindt van het verkeersexperiment Kruisplein – Eendrachtsplein. Hier hebben wij tot op heden eveneens geen concrete actie op gezien."

Vraag 8:

Is het college het met ons eens dat er dringend verbetering nodig is van de opstelruimte voor voetgangers en fietsers bij de Erasmusbrug? Zo ja, wanneer



kunnen we concrete acties verwachten waarbij de experimentele inrichting definitief worden gemaakt?

Antwoord:

Ja, het verkeerskundig ontwerp voor het realiseren van een verkeerssituatie met meer (opstel)ruimte voor fietsers en voetgangers is bijna gereed. De wens is om dit jaar nog kleine aanpassingen te doen om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. In 2025 starten de werkzaamheden om de verkeerssituatie definitief te maken. Op dit moment wordt bekeken wanneer de uitvoering van de werkzaamheden het beste kunnen worden uitgevoerd. De bereikbaarheid is daarin een belangrijk aspect gezien de centrale locatie van deze kruising.

Vraag 9:

Wanneer starten de gesprekken met de ondernemers van de West-Kruiskade en Nieuwe Binnenweg over een voorstel voor de verkeersmaatregelen bij Kruisplein - Eendrachtsplein?

Antwoord:

Sinds begin 2022 worden er constructieve gesprekken gevoerd met ondernemers, bewoners, verenigingen en wijkraden over de verkeersmaatregelen op het Kruisplein en Eendrachtsplein. Er hebben inmiddels ongeveer 1000 personen input geleverd.

Op 8 april heeft de bewonersavond voor het voorlopig ontwerp van de 2 pleinen plaatsgevonden. Op deze avond zijn de werkzaamheden van de RET getoond (waarbij de verkeersmaatregelen op aansluiten) en zijn de ontwerpen en participatieresultaten gedeeld. Meer dan 100 geïnteresseerden hebben de avond bezocht, waaronder ondernemers, wijkmedia en wijkraadsleden. De stemming was overwegend positief met complimenten voor het beoogde ontwerp. Er is gebruik gemaakt van de mogelijkheid om aanvullende input te leveren voor de maatregel op het Eendrachtsplein. Ook heeft de avond enkele aandachtspunten opgeleverd welke het projectteam nader heeft toegelicht of meeneemt naar het definitief ontwerp. Daarmee is de participatie voor het ontwerp afgerond.

Geïnteresseerden kunnen het volledige rapport over de participatie en de informatie van de bewonersavond terugvinden op

[Mijn.Rotterdam.nl/link/project/verkeersmaatregel2pleinen](https://mijn.rotterdam.nl/link/project/verkeersmaatregel2pleinen).

De omgeving wordt vooraf de aanvang van de werkzaamheden geïnformeerd en tijdens de monitoring worden ondernemers en bewoners meegenomen in de beoordeling.

Vraag 10:

Is het college bereid om de wijkraad mee te nemen in de voorbereiding van het verkeersexperiment? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De wijkraden rond het Kruisplein en Eendrachtsplein zijn actief betrokken. Zij zijn de oren en ogen in de wijk en weten goed wat er speelt. Zo denken ze met ons mee hoe we het gesprek kunnen voeren met ondernemers, bewoners en verenigingen over de aanpak van de twee pleinen.

Voorts wordt door de raadsleden gesteld:

"Tenslotte, ongeacht de geldende maximumsnelheid wordt op veel plaatsen in de stad te hard gereden, alle acties en maatregelen ten spijt. In diverse Europese steden zijn goede



ervaringen opgedaan met de Actibump, die het aantal snelheidsovertredingen tot wel 80% verlaagd.

Vraag 11:

Welke mogelijkheden ziet het college voor toepassing van een dergelijk product in de Rotterdamse straten om hiermee de veiligheid voor weggebruikers te verhogen?

Antwoord:

Ambtelijk heeft de gemeente Rotterdam in 2019 de Zweedse leverancier van de Actibump gevraagd om op bezoek te komen in Rotterdam om gezamenlijk te onderzoeken waar en hoe dit concept kan worden toegepast. De Actibump is een zakkende verkeersdrempel, die snelheden registreert. Als de weggebruiker zich keurig aan de toegestane snelheid houdt, dan gebeurt er niks. Het wegdek blijft vlak en het voertuig kan Actibump ongehinderd passeren. Bij een te hoge snelheid zakt de drempel niet.

Helaas is het concept juridisch niet haalbaar gebleken in Nederland. Met aanleg van een zakkende – Actibump – verkeersdrempel lopen fietsers, snor- en bromfietzers en motoren veel risico om ten val te komen. Daarnaast is het een dure ingreep welke niet in verhouding staat tot het beoogde doel en de daarbij gepaarde gaande (reeds genoemde) risico's. Er zijn goedkopere mogelijkheden om de snelheid op een weg fysiek te verlagen.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

A. Aboutaleb